Die Handelsbeziehungen zwischen Lübeck und Schweden nach der Franzosenzeit (1813) bis zum Ausbruch des Weltkrieges

---

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der staatswissenschaftlichen Doktorwürde

der

Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Philipps-Universität Marburg

vorgelegt von

Wilhelm Wigger
Diplomvolkswirt aus Lübeck

Marburg 1933
Buchdruckerei Georg Löbenberg, Stettin, Große Domstraße

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Dem Andenken meiner lieben Mutter

Als Dissertation angenommen am 11. Januar 1930.

Berichterstatter: Herr Professor Dr. Köppe.

Tag der mündlichen Prüfung: 17. Januar 1930.

Gedruckt mit Genehmigung der Fakultät.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41554407_0052

Gliederung.

I. Lübecks nordischer Handel zu Beginn des 19. Jahrhunderts 1—10

II. Lübecks Zollpolitik im 19. Jahrhundert . . . . . 11—15

III. Die Verkehrspolitik Lübecks im 19. Jahrhundert . . . . 16—21

IV. Der wirtschaftliche Charakter Schwedens von 1800 bis 1914 22—27

V. Lübecks Handelsbeziehungen mit Schweden in den Jahren 1815 bis 1840 . . . . . 28—33

VI. Lübecks Handelsbeziehungen mit Schweden in den Jahren 1840 bis 1868 . . . . . 34—41

VII. Der Handelsvertrag zwischen Lübeck und Schweden vom Jahre 1852 . . . . . 42—46

VIII. Der lübeck-schwedische Handel vom Eintritt Lübecks in den deutschen Zollverein bis zum Ausbruch des Weltkrieges 47—64

IX. Schluß . . . . . 65—67

Anhang . . . . . 68—85

Lebenslauf 86

Literaturverzeichnis.

Akten aus dem Staatsarchiv Lübeck:

I. Acta Svecica: Acta betr. Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit Schweden; in sp. den Abschluß eines desf. Vertrages 1823—1847, 1853.

II. Acta betr. die Zulassung der lübeckischen Schiffe zur Küstenschiffahrt in Schweden, zur Küsten- und Flußschiffahrt in Norwegen.

III. Kommission für Handlung und Schiffahrt:

1. Zoll und Akzise:
   a) Übersicht über die Lübecker Zolleinnahmen.
   b) Verhandlungen wegen Revision des Lübecker Zollwesens 1819—1834.
2. Einzelne Handelszweige und Einrichtungen:
   a) Geschäftsgang nordischer Produkte im Jahre 1846.
3. Schiffahrt:
   a) Schiffahrtsstatistik von 1814—1863.
   b) Schiffahrtslinien (1821—1865).
   c) Nationalität der Schiffe (1825).
4. Protokolle:
   a) Protokolle vom 25. 3. 1822 bis zum 30. 6. 1852.
5. Politik und Handel:
   a) Die Wiederherstellung der freien Schiffahrt 1813.
6. Außenhandel:
   a) Schweden und Norwegen (Zollwesen, Handelsstatistisches) 1819—1846.
7. Der Lübecker Handel im Allgemeinen:
   a) Darstellungen, Gutachten, Kontroversen über den Lübecker Handelsverkehr, dessen Verfall und Wiederaufhülfe. 1818—52.

Archiv der Kaufmannschaft:

IV. Archiv der Kaufleute-Kompagnie:

1. Protokolle:
   a) Protokolle von 1817—1853.

V. Archiv der Schonenfahrer:

1. Schwedische, livländische, dänische, niederländische, preußische und andere Handelssachen.
2. Vota, Dekrete und sonstige Schriftstücke.
3. Protokolle:
   a) Protokolle von 1784—1853.

VI. Rechnungsarchiv:

1. Zulage-Bücher von den zur See ausgehenden Waren 1800 und 1807.
2. „Ausgehender Seezoll" 1820, 1821, 1823, 1825, 1826, 1827, 1829, 1831.

VII. „Acta Interna":

1. Eingabe der 4 großen und zugehörigen Ämter vom 2. 11. 1832.
2. Acta ad suppl. des Kaufmannes Jakoby: Die Abschaffung des hiesigen Zolls betr. 1841—42.
3. Aufhebung des Zolls für Speditionsgut.
4. Die Dampfschiffahrt nach Schweden und Norwegen.
5. Statistische Notizen:

a) Listen über die hier angekommenen Schiffe.

Behrens, H. L. und C. G.: Topographie und Statistik von Lübeck und dem mit Hamburg gemeinschaftlichen Amte Bergedorf. Lübeck 1829 bis 1839.

Bericht der Kommission zur Beratung der bei Herstellung eines allgemeinen deutschen Handels- und Zollsystems in Frage kommenden lübeckischen Interessen. Lübeck 1848.

Berichte der Lübecker Handelskammer über die Jahre 1865—1913.

Berichte der Vorsteher der Kaufmannschaft zu Stettin über das Jahr 1913.

Borries, v., H. K.: Die Handels- und Schiffahrtsbeziehungen zwischen Lübeck und Finnland. (Probleme der Weltwirtschaft, Schriften des Instituts für Weltwirtschaft und Seeverkehr an der Universität Kiel. Herausgegeben von Prof. Dr. B. Harms.) Jena 1923.

Brockmann, H.: Handelsberichte über die Jahre 1847—1868.

Derselbe: Einfuhrlisten von in Lübeck angekommenen Waren 1848—1856.

Dullo, A.: Gebiet, Geschichte und Charakter des Seehandels der größten deutschen Ostseeplätze seit der Mitte dieses Jahrhunderts. (Staatswissenschaftliche Studien, herausgegeben von L. Elster. 2. Band. 3. Heft.) Jena 1888.

Fehling, F.: Heinr. Theodor Behn, Bürgermeister der freien und Hansestadt Lübeck. (Hanseatische Geschichtsblätter, Jahrg. 1906.)

Forsell, af, C.: Statistik von Schweden, übersetzt von A. G. F. Freese. Lübeck 1835.

Frahne, C.: Das Wirtschaftsleben Schwedens. (Dissertation Würzburg.) Berlin 1914.

Haas, W.: Bestrebungen und Maßnahmen zur Förderung des Kieler Handels, 1242—1914. (Dissertation Kiel.) Kiel 1922.

Hannemann, H.: Der Holzhandel Lübecks. (Dissertation Leipzig.) Lübeck 1915.

Hasse, P.: Der frühere Alster-Trave-Kanal. (S = A aus den Mitteilungen des Vereins f. Lüb. Geschichte u. A.) Lübeck 1900.

Hollenbach, F. M.: Schweden, seine wirtschaftliche Entwicklung und sein Handel mit Deutschland. (Komité zur Vorbereitung des deutsch-schwedischen Handelsvertrages.) Berlin 1910.

Keibel, R.: Die wirtschaftliche Entwicklung Lübecks seit Beginn des 19. Jahrhunderts. Lübeck 1926.

Klug: Geschichte Lübecks während der Vereinigung mit dem französischen Kaiserreiche. Lübeck 1856.

Krüger, F.: Lübecks nordischer Handel unter Berücksichtigung seiner Bedeutsamkeit für die deutsche Fabrikation. Lübeck 1849.

Lübeckische Verordnungen und Bekanntmachungen, Jahrgänge 1813—1814, 1833—1835, 1845, 1856, 1868.

Neue Lübeckische Blätter, Jahrg. 1835, 1839, 1842, 1844.

Rasmussen, N.: Handel und Handelspolitik Lübecks vom Ende der Franzosenherrschaft (1813) bis zum Anschluß an den Zollverein (1868). (Dissertation Kiel.) Kiel 1924. (Manuskript.)

Siewert, F.: Der deutsche Handel nach den nordischen Reichen mit besonderer Berücksichtigung des Ausfuhrhandels der deutschen Elbegebiete und seiner Förderung durch den Elbe-Trave-Kanal. Halberstadt 1892.

Derselbe: Die Verbindungen Lübecks mit Kopenhagen und Schweden. (Bericht für die Lübecker Handelskammer.) Lübeck 1904.

Söderberg, G.: Die Handelsbeziehungen zwischen Schweden und Deutschland. (Dissertation Leipzig.) Leipzig 1906.

Soetbeer, A.: Schiffahrtsgesetze, sowie Handels- und Schiffahrtsverträge verschiedener Staaten im Jahre 1847. Hamburg 1848.

Schnutenhaus, O.: Die deutsch-schwedischen Handelsbeziehungen seit Gründung des Reiches bis zur Gegenwart im Rahmen der schwedischen Wirtschaftsentwicklung. (Dissertation Erlangen.) Berlin 1919.

Tabellarische Übersichten des Lübeckischen Handels in den Jahren 1856 bis 1913.

Tabellarische Übersicht des Hamburgischen Handels in den Jahren 1869 bis 1913.

Wallroth, E.: Die wirtschaftliche Lage Lübecks mit besonderer Berücksichtigung von Lübecks Wettbewerbsstellung im Ostseeverkehr. (Sonderabdruck aus den Lübeckischen Anzeigen.) Lübeck 1911.

Derselbe: Lübeck und der Elbe-Trave-Kanal. Lübeck 1910.

I.

Lübecks nordischer Handel zu Beginn des 19. Jahrhunderts.

Gehörte die hansische Blütezeit Lübecks zu Beginn des 19. Jahrhunderts auch schon lange der Vergangenheit an, so war sein Handel trotz allem noch von sehr beträchtlichem Umfang. Von seinen vielgestalteten, mittelalterlichen Handelsbeziehungen hatte es allerdings seit der Zeit, wo der Weltverkehr in einer anderen Richtung als durch Deutschland ging, gar manche eingebüßt[1]); jedoch auf dem Gebiete des nordischen Handels hatte es nach wie vor in Deutschland seine führende Stellung zu behaupten gewußt[2]). Während im 17. und 18. Jahrhundert, der Zeit des völligen politischen und wirtschaftlichen Verfalls Deutschlands, die übrigen Ostseehäfen Wismar, Rostock, Stralsund, Anklam, Greifswald als Vermittler zwischen dem Norden und den westlichen Ländern ausgeschaltet wurden und fortan nur noch lokale Bedeutung hatten, während der alte Besitzstand im Norden allmählich in diesen Jahrhunderten in die Hände der Engländer, Niederländer und Franzosen überging, war Lübeck das einzige Bollwerk des deutschen Handels nach dem Norden geblieben[3]). Das Fundament, das Lübeck eine größere wirtschaftliche Widerstandskraft gab als den übrigen deutschen Hafenplätzen an der Ostsee und das für die Richtung seiner Handelsbeziehungen überhaupt bestimmend war, war seine überaus günstige geographische Lage; ihr in erster Linie verdankt eine Handelsstadt das mannigfaltige Verkehrsnetz, mit dem sie mit der übrigen Handelswelt verbunden ist[4]).

---

[1]) z. B. war von dem ehemals blühenden Handel mit England und den Niederlanden nicht viel übrig geblieben. (Vergl. Siewert: Der deutsche Handel nach den nordischen Reichen. S. 4.)

[2]) R. Keibel: Die wirtschaftliche Entwicklung Lübecks seit Beginn des 19. Jahrhunderts. S. 68.

[3]) Siewert: a. a. O. S. 4.

[4]) Nora Rasmussen: Handel und Handelspolitik Lübecks vom Ende der Franzosenherrschaft (1813) bis zum Anschluß an den Zollverein (1868). S. 1.

Im südwestlichsten Winkel der Ostsee gelegen, als nächster Verbindungspunkt des gewerbereichen Mittel-, West- und Süddeutschlands und über das nahe Hamburg der übrigen westeuropäischen sowie transatlantischen Länder mit den Ostseeländern, war Lübeck geradezu prädestiniert, die Vermittlung des Warenverkehrs zwischen jenen und dem Norden — Dänemark, Norwegen, Schweden, Finnland und dem westlichen Teil Rußlands — zu übernehmen. Von außerordentlicher Bedeutung für diesen nordischen Handel war die Nähe Hamburgs. Hamburg trieb wegen des hohen Sundzolls und wegen der großen Gefahren, die die Schiffahrt um Skagen herum mit sich brachte, noch sehr wenig direkten Handel mit den Ostseegebieten. Lübeck dagegen bezog von oder über Hamburg die hochwertigen fremdländischen, vor allem englischen, französischen, holländischen und transatlantischen Erzeugnisse[5]), womit es den industriearmen Norden versorgte[6]). In der richtigen Erkenntnis, daß die Erhaltung, Pflege und Weiterentwicklung der Handelsbeziehungen mit Hamburg zu einer seiner ersten wirtschaftlichen Aufgaben gehörten, ja, daß sie eine Existenzfrage waren, führte Lübeck in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts einen verzweifelten und schließlich erfolgreichen Kampf gegen die Politik Dänemarks, im Interesse Kiels den Warenverkehr zwischen den beiden Hansestädten, der durch Gebiete unter dänischer Oberhoheit ging, durch Vernachlässigung der Transportwege und durch Zollschikanen zu unterbinden.

Dieser Ausfuhr entsprach eine Einfuhr Lübecks aus dem Norden, die zwar an Menge größer, jedoch an Wert weit geringer war, da sie fast ausschließlich voluminöse Naturprodukte umfaßte, die dann weiter ihren Weg nach dem benachbarten Mecklenburg und Holstein, sowie zum großen Teil den Wasserweg des Stecknitzkanals benutzend in das Innere Deutschlands fanden[7]).

Lübeck trieb in erster Linie Zwischenhandel, und zwar gehörte das Export- und Importgeschäft vorwiegend dem Eigenhandel an[8]). Daneben hatte sich aber als weiterer Zweig des nordischen Handels besonders im Exportgeschäft ein „beachtenswerter Speditionshandel" entwickelt[9]). Allerdings nur als Nebenbeschäftigung betrieben, war er als Förderer des Eigenhandels unentbehrlich geworden, weil er die zur Ergänzung der Schiffsladungen notwendigen Transportgüter lieferte und dadurch dauernde und billige Frachtgelegenheiten ermöglichte; denn die wertvollen Exportartikel nach dem Norden

---

[5]) Die deutschen Gewerbeerzeugnisse waren hinsichtlich Güte und Menge noch nicht genügend konkurrenzfähig.

[6]) R. Keibel: a. a. O. S. 70.

[7]) N. Rasmussen: a. a. O. S. 4.

[8]) F. Krüger: Lübecks nordischer Handel unter Berücksichtigung seiner Bedeutsamkeit für die deutsche Fabrikation. S. 10.

[9]) R. Keibel: a. a. O. S. 70.

nahmen regelmäßig einen viel geringeren Frachtraum ein, als die unverarbeiteten voluminösen Importgüter aus dem Norden[10]). Der Kommissionshandel war durch die Kaufmannsordnung streng verboten. Doch konnten Anfänge dieses ebenfalls nebengeschäftlich geführten Handelszweiges bereits bei Beginn des 19. Jahrhunderts festgestellt werden[11]).

Ein anderer Faktor der kommerziellen Bedeutung Lübecks für den Norden waren seine reichassortierten, ganz auf die Bedürfnisse des Nordländers eingestellten Läger. Für den nordischen Kaufmann war der Markt der geeignetste, auf dem er Manufakturen und Fabrikate wohlfeil bei Einräumung eines weitläufigen Kredites einkaufen und gleichzeitig seine Landesprodukte zu günstigen Bedingungen wieder verkaufen konnte. Vor allen Dingen war für ihn derjenige Markt bestimmend, welcher alle Gegenstände seines Bedarfes lieferte. Dieses unentbehrliche Erfordernis fand seine Erklärung in der sehr geringen Bevölkerungsdichte der nordischen Länder. Ihr zufolge bestand nämlich der Handelsbetrieb des einzelnen Kaufmannes in den meisten Städten des Nordens im Gegensatz zu demjenigen seiner Berufsgenossen an den größeren Verkehrsplätzen nicht so sehr in einem massenhaften, als in einem mannigfaltigen Absatz. Der nordische Kaufmann konnte nicht sein Lager auf gewisse Spezialartikel beschränken, sondern mußte in der Lage sein, einen möglichst großen Kreis der Bedürfnisse der Städter und des Landmannes befriedigen zu können. Mit der Mannigfaltigkeit seines Lagers aber wuchs auch gleichzeitig die Schwierigkeit für ihn, sich fortlaufend über die billigsten und besten Bezugsquellen zu orientieren und etwaige günstige Konjunkturen auszunutzen. Aus diesem Grunde gab er dem Lübecker Markt den Vorzug, der ihm durch eine möglichst große Auswahl der von ihm benötigten Waren den bestenÜberblick und die leichteste Orientierungsmöglichkeit bot[12]).

Der Zahlungsverkehr zwischen dem Norden und Lübeck stand zum größten Teil noch auf der primitiven Stufe des Tausches, was nicht zuletzt eine Folge der unbeschreiblichen Geldverwirrung in den nordischen Ländern war[13]). Deswegen, wegen des geringen Umfanges der damaligen Geschäfte und letzten Endes, weil die nordischen Abnehmer selbst nur Gemischtwarenhändler sein konnten (siehe oben), spielten die Gemischtwarenhandlungen im Großhandel Lübecks die führende Rolle. Spezialgeschäfte gab es in jener Zeit im nordischen Handel noch nicht; diese gehörten späteren Zeiten an. Manufaktur-, Kurz- und Kolonialwaren oder Eisen-, Kurz-

[10]) N. Rasmussen: a. a. O. S. 38.

[11]) R. Keibel: a. a. O. S. 71.

[12]) F. Krüger: a. a. O. S. 17 und 18 und Kommission für Handlung und Schiffahrt: Protokoll vom 16. Juni 1848.

[13]) Kommission für Handlung und Schiffahrt: Akten über Verfall der Handlung, dessen Ursachen und Hilfe dagegen.

und Kolonialwaren waren die am häufigsten vom Kaufmann gemeinsam geführten Artikel[14]). Selbst der Holzhandel, der nachher einer der führenden Handelszweige war, wurde in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts nur im Rahmen dieser Gemischtwarenhandlung betrieben[15]).

Neben dem Tauschgeschaft wurden im nordischen Handelsverkehr auch Kreditgeschäfte abgeschlossen. Die Tatsache zwar, daß es in Lübeck bis 1820 keine Banken gab[16]), bezeugt, daß Käufe und Verkäufe auf Kredit im Anfang vorigen Jahrhunderts noch von sehr geringer Bedeutung waren. Solche Geschäfte wurden meistens durch in Hamburg fällige und auf Hamburger-Mark Banko lautende Wechsel beglichen; denn diese Währung wurde allgemein wegen ihrer Beständigkeit und wegen der vielen in Lübeck nebeneinander bestehenden Kurantgeldsorten bevorzugt[17]).

Ganz unerwartet wurde Lübecks blühendem nordischen Handel 1807 ein vernichtender Schlag durch die Franzosen versetzt, die Quelle seines Wohlstandes durch sie zum Versiegen gebracht. Anfänglich schien es allerdings, als ob die alte Handelsstadt an der Trave kommerziell einer glänzenden Entwicklung entgegengehen würde. Als die Franzosen 1800 begannen, weiter nach Nordosten vorzurücken, sowie Holland zu besetzen, sperrten die Engländer die Weser und die Elbe. Dadurch erfuhr Lübecks Handel auf Kosten Hamburgs eine außerordentliche Belebung[18]), die sich besonders gut an dem beständig steigenden Lübecker Schiffsverkehr zu erkennen gab. Die Zahl der Schiffe, die 1800 für einkommende 990 und für ausgehende 1008 betrug, stieg bis 1805 rapide und unaufhörlich[19]), nämlich bis auf 1572 bzw. 1549; d. i. eine Zunahme von 58,79% bei den einlaufenden und 53,67% bei den auslaufenden[20]). Ein annähernd gleich großer Verkehr war auch im Jahre 1806 zu verzeichnen. Dann aber wurde diesem Aufschwung, an den man so viele Hoffnungen und Erwartungen geknüpft hatte, jäh ein Ende bereitet. Trotz der im Reichsdeputationshauptschluß verbürgten Neutralität besetzte Napoleon am 6. November 1806 Lübeck, und damit war es mit dessen führenden Stellung unter den deutschen Ostseehandelsplätzen vorbei. Der Schiffsverkehr sank 1807 auf 389 Schiffe einkommend und 406 auslaufend, um nach Einsetzung der Kontinentalsperre und Sperrung des Travemünder Hafens

---

[14]) N. Rasmussen: a. a. O. S. 42.
[15]) Hermann Hannemann: Der Holzhandel Lübecks. S. 11.
[16]) R. Keibel: a. a. O. S. 71.
[17]) Kommission für Handlung und Schiffahrt: Akten über Verfall der Handlung, dessen Ursachen und Hilfe dagegen.
[18]) Neue Lübeckische Blätter, Jahrg. 1854. S. 40.
[19]) Nur das Jahr 1802 und 1804 brachte bei den ankommenden Schiffen einen leichten Rückgang von 46 bzw. 32 Schiffen gegen das jeweilige Vorjahr.
[20]) Siehe Anhang Tabelle 4.

durch versenkte Schiffe schließlich ganz aufzuhören, zumal als auch Lübecks Binnenhandel 1811 durch Einverleibung seines Hafens in die Regie des Douanes in Lüneburg, mit welcher die Erhebung eines Eingangs- und Wertzolls verbunden war[21]), endgültig lahmgelegt worden war.

Außer diesen katastrophalen Folgen für den Handel brachte die Besetzung eine außerordentliche finanzielle Belastung mit sich, die z. B. für die Zeit vom 7. Juni bis 5. Dezember 1813 auf 5,7 Millionen Frank geschätzt wird[22]) und die schnell Lübecks Reichtum und Wohlstand, deren es sich zu Anfang des Jahrhunderts noch mit Recht rühmen konnte, zum Verschwinden brachte. Am Ende der Franzosenherrschaft betrugen die Staatsschulden im ganzen die fast untragbare Summe von $9^3/_4$ Millionen Mark Banko, d. i. in heutiger Währung $11^3/_4$ Millionen Mark[23]). Lübecks wirtschaftlichem Wiederaufbau standen sie fortgesetzt hindernd im Wege, und erst 1837 konnte an die Abtragung der Millionen durch städtische Schuldverschreibungen gedacht werden[24]).

So befand sich Lübeck nach der Befreiung am 5. Dezember 1813 in einer vollständig veränderten Lage. Seine Finanzen waren zerrüttet, sein einst blühender Handel war zerstört; „Lübeck hat aufgehört ein Marktplatz nordischer Produkte zu sein“[25]). Zwar waren ihm nach außen wie den andern Hansestädten in Frankfurt 1815 seine Unabhängigkeit und das Vorrecht der Neutralität im Falle eines Krieges erneut verbürgt worden, doch darf dieses nicht über die Tatsache hinwegtäuschen, daß Lübeck politisch[26]), wie wirtschaftlich seine Führerrolle ausgespielt hatte. Während die übrigen deutschen Ostseehandelsplätze nach der napoleonischen Zeit ihre Handelsbeziehungen unter ähnlichen Bedingungen wie zuvor anknüpfen konnten, war Lübeck in eine ausgesprochene Defensivstellung gedrängt worden. Seine erste und höchste Aufgabe mußte sein, das verloren gegangene nordische Handelsgebiet zurück zu erobern, wenn es nicht das Schicksal von Wismar, Rostock, Stralsund, Anklam und Greifswald teilen wollte; denn der Warenzug, der während der Kontinentalsperre gezwungen war, andere Wege als die „traditionelle Route“ über Lübeck einzuschlagen, blieb ihm auch weiter fern[27]). Dieser Handesverkehr war vorwiegend in die Hände der Engländer und Franzosen übergegangen. Außerdem hatten die nordischen Länder in

---

[21]) Klug: Geschichte Lübecks während der Vereinigung mit dem französischen Kaiserreiche. S. 70.

[22]) R. Keibel: a. a. O. S. 73.

[23]) Daselbst.

[24]) N. Rasmussen: a. a. O. S. 10.

[25]) Kommission für Handlung und Schiffahrt: Akten über Verfall der Handlung, dessen Ursachen und Hilfe dagegen.

[26]) 1810 hatte Lübeck den seit 1630 geführten Vorsitz der Hanse niedergelegt.

[27]) N. Rasmussen: a. a. O. S. 12.

jener Zeit angefangen, selbst zu fabrizieren und direkte Verbindungen mit ihren Bezugsländern anzuknüpfen, auf welchem Wege sie sich weiterhin einen Teil ihrer Bedarfsartikel besorgten, ohne die Vermittlung des Zwischenhändlers Lübeck in Anspruch zu nehmen[28]).

Aber nicht nur die Konkurrenz der Engländer und Franzosen und die zunehmende Selbstversorgung der Ostseeländer, sondern noch folgende Wider- und Mißstände erschwerten in erheblichem Maße den kommerziellen Wiederaufstieg Lübecks:

1. Die Rückständigkeit der Lübecker Verfassung, Zollgesetzgebung und Kaufmannsordnung[29]).
2. Seine trostlose Finanzlage, wodurch es nicht mehr in der Lage war, den Nordländern den von ihnen so notwendig benötigten Kredit zu gewähren. Demzufolge hatten letztere einen solchen in anderen Ländern (namentlich England und Frankreich) gesucht und gefunden[30]).
3. Der schlechte Zustand seiner Verkehrswege[31]).
4. Die hochschutzzöllnerische Einstellung der nordischen Regierungen (besonders Schweden und Rußland) mit ihren hohen Einfuhrzöllen und ihren Einfuhrverboten[32]).
5. Die Aussperrungspolitik Dänemarks[33]).
6. Die Geldverwirrung in den nordischen Staaten[34]).

u. a. m.

Nach langem und heißem Ringen gelang es Lübeck schließlich mit mehr oder weniger Erfolg, Herr dieser Widerwärtigkeiten zu werden und die alte Vormachtstellung im nordischen Handel, gestützt auf den Verkehr mit Finnland und Schweden, wieder zu erlangen und bis Ende der 60er Jahre zu behaupten[35]). Diesen Erfolg hatte es nicht zuletzt den aus der früheren Zeit begründeten persönlichen Beziehungen seiner Kaufleute zu den alten Handelsplätzen des Norderns und ihrer vortrefflichen Geschäftskunde und Erfahrung im nordischen Geschäft zu verdanken[36]).

---

[28]) Kommission für Handlung und Schiffahrt: Akten über Verfall der Handlung, dessen Ursachen und Hilfe dagegen.

[29/34]) Daselbst.

[35]) R. Keibel: a. a. O. S. 82.

[36]) Derselbe: a. a. O. S. 74.

II.

Lübecks Zollpolitik im 19. Jahrhundert.

Das politische und wirtschaftliche Leben Lübecks spielte sich auch nach der Franzosenzeit in einem noch mittelalterlichen Rahmen ab, der für die ehemalige Lübecker Machtzeit passend, jetzt aber zu eng war. So erwies er sich als ein starkes Hemmnis für eine kräftige kommerzielle Fortentwicklung. Die Staatsverfassung war seit 1669 unverändert aristokratisch und zunftmäßig geblieben. Die aus dem Jahre 1607 stammende Kaufmannsordnung war mit ihrer beschränkenden Begriffsbestimmung des Handels und ihren Handelsverboten ebenfalls aufrecht erhalten[1]), und die für den Handel besonders bedeutungsvolle Zollgesetzgebung[2]) war ein Produkt des 17. Jahrhunderts und seit 150 Jahren keiner grundlegenden Veränderung unterworfen worden[3]).

Es könnte nun angenommen werden, daß die Lübecker nach der Befreiung auf diesen 3 Gebieten, über die sie unbeschränkte Macht besaßen, unverzüglich und gründlich Wandlung geschafft hätten. Im Gegenteil muß bei ihnen jedoch eine geradezu verhängnisvolle Abscheu vor den so notwendigen Reformen, ein krankhaftes Festhalten an längst überlebten Einrichtungen und eine übertriebene Achtung vor der „Tradition" festgestellt werden, wodurch Lübecks Handel empfindlich geschädigt wurde und es seinen Konkurrenten, besonders Hamburg gegenüber ins Hintertreffen kam. Während die Verfassungsreformen erst in den 40er Jahren des 19. Jahrhunderts einsetzten und die neue Kaufmannsordnung sogar erst 1853 in Kraft trat, waren auf dem wichtigen Gebiet der Zollgesetzgebung schon Mitte der 20er Jahre die ersten, wenn auch

---

[1]) Jeder Kommissionshandel und jeder Handel „Fremd mit Fremd" war verboten. Ferner durften Wirte, Makler, Brauer, Handwerker und alle diejenigen, die in Konkurs geraten waren, keinen Handel treiben (siehe Protokollbuch des Commerce-Collegiums: Protokoll vom 22. 3. 1821).

[2]) Es bestand ein umfangreiches und unübersichtliches System von Einfuhr-, Ausfuhr-, Neben- und Zuschlagzöllen.

[3]) N. Rasmussen: a. a. O. S. 7.

bescheidenen Erleichterungen zu verzeichnen[4]). Die Zollgesetzgebung war bisher einzig und allein auf den Eigenhandel eingestellt und keineswegs freihändlerisch[5]). Nach der Franzosenzeit trat aber im Handelsgewerbe eine weitgehende Änderung ein. Die Kaufleute fingen an, sich unter dem Druck der Verhältnisse mehr und mehr dem verbotenen Kommissions- und Speditionshandel zuzuwenden[6]), die schließlich selbständige Betriebsformen annahmen und an Bedeutung und Umfang über den Eigenhandel hinauswuchsen[7]). Das alte Zollsystem aber ließ keinen Raum für die Fortentwicklung und Ausbreitung des Lübecker Handels, und besonders hart wurden die Beschränkungen von dem aufwärtsstrebenden Speditionshandel empfunden[8]). Vergeblich forderten weitsichtige Kaufleute Zollermäßigungen mit dem Ziel des Fortfalles aller Ausfuhrzölle und der gänzlichen Zollbefreiung der Speditionsgüter. Der Senat konnte sich nicht entschließen, den Anträgen stattzugeben, weil er der Ansicht war, daß eine mit der Zollermäßigung verbundene Verringerung der Einnahmen für die zerrütteten Finanzen der Stadt unerträglich sei[9]), und weil er andererseits auch die Bedeutung der Zollgesetzgebung für die Handelsentwicklung verkannte und unterschätzte[10]). Er gab daher den Zollrevisionsvorschlägen nur widerstrebend und zögernd statt, teils veranlaßt durch die freihändlerischen Zollreformen der Nachbarstaaten und -handelsplätze[11]), teils gezwungen durch das beherzte Vorgehen des Kaufmannes Jakoby,

---

[4]) Protokollbuch der Kaufleute-Kompagnie: Protokolle vom 18. Juli 1821 und 10. Juli 1828.

[5]) R. Keibel: a. a. O. S. 75.

[6]) Archiv der Stockholmfahrer: Berichte an die Commercedeputation vom 10. 10. 18 über den verbotenen Handelsverkehr.

[7]) Im nordischen Handel konnte man nach der napoleonischen Ära folgende 4 Hauptzweige unterscheiden: 1. das Exportgeschäft, 2. das Importgeschäft, 3. das Zwischengeschäft und 4. das Speditionsgeschäft. Das Export- und Zwischengeschäft, die Schwerpunkte des Handels, sowie das Importgeschäft waren Eigenhandel.

Bei den Exportgeschäften handelte es sich um den Vertrieb deutscher Fabrikate und Produkte nach dem Norden, die mit der zunehmenden Konkurrenzfähigkeit der deutschen Industrie an Menge immer größer wurden und einen beträchtlichen Teil des lübeckischen Gesamtexportes ausmachten.

Das Importgeschäft war durch die Boden-, Klima- und Kulturverhältnisse der nordischen Länder bestimmt und umfaßte fast ausschließlich Naturprodukte.

Bei dem Zwischengeschäft konnte man 2 Richtungen unterscheiden: a) Die Versendung der Waren und Produkte des mittleren und westlichen Europas, der Mittelmeer- und der transatlantischen Länder nach dem Norden, b) Die Versendung aus dem Norden nach dem Norden.
(F. Krüger: a. a. O. S. 10.)

[8]) Kommission für Handlung und Schiffahrt: Akten über Verfall der Handlung, dessen Ursachen und Hilfe dagegen.

[9]) Protokollbücher der Kaufleute-Kompagnie von 1818—1830 betr. Zoll und Zollermäßigungen.

[10]) N. Rasmussen: a. a. O. S. 27.

[11]) Hamburg hatte schon 1823 endgültig den Ein- und Ausfuhrzoll für Transitgut aufgehoben.

der die verheerenden Lübecker Zollverhältnisse mit ihren umfangreichen Zollunterschleifen in den führenden ausländischen nordischen Zeitungen geißelte[12]).

Nachdem bereits 1822 der einkommende Zoll auf Wein, Branntwein und Weinessig vermindert war[13]), wurde die erste Revision in den Jahren 1824 bis 1829 durchgeführt. Vor allem brachte sie die Ermäßigung des Zolls auf Zucker[14]) und Baumwolle, jene Speditionsgüter, die Lübeck von Hamburg bezog und die es dringend als Schiffsbeiladung benötigte, wogegen Hamburg bereits wegen des hohen Lübecker Zolls mit direkten Verschiffungen eine lange Zeit vorher begonnen hatte[15]).

Zollherabsetzungen waren ferner für Pottasche, Rüb-, Hanf- und Leinöl, hiesige Seife, Anis, Butter, Käse usw. zu verzeichnen[16]).

Diese Zolländerungen stellten noch nicht die bescheidensten der gestellten Anforderungen zufrieden. Endlich wurde vom Senat, nachdem er freilich wiederum 5 Jahre nutzlos hatte verstreichen lassen und die Lübecker Kaufleute in der Wahl der Mittel, das den Handel erdrosselnde alte Zollsystem zu beseitigen, keine Rücksicht mehr nahmen[17]), die gewünschte durchgreifende Revision vorgenommen. Der neue Zolltarif trat mit dem Jahre 1834 in Kraft[18]). Er beseitigte alle bisherigen Einfuhr-, Ausfuhr- und Sonderabgaben[19]), hob die Ausfuhrzölle auf[20]) und brachte die gänzliche Zollbefreiung für Getreide, unverarbeitete Edelmetalle, Reiseeffekten und für die mit der Post ankommenden Waren, soweit sie nicht ein Gewicht von 5 Pfund überschritten[21]). Außerdem wurde ein Einfuhr-Wertzoll erhoben, der in der Regel $^1/_2$%, bei Waren von kleinem Volumen und großem Wert $^1/_4$% betrug[22]).

---

[12]) Aus „Eingabe der 4 großen und zugehörigen Ämter vom 2. 11. 1832" (Zollakten).

[13])Protokollbuch der Kaufleute-Kompagnie: Protokoll vom 18. Juli 1821.

[14]) Lübeckische Verordnung: Bekanntmachung vom 24. April 1824. Auch Archiv der Stockholmfahrer Nr. 62: Propositionsdekret vom 22. August 1827 betr. Revision des Zolltarifes.

[15]) Kommission für Handlung und Schiffahrt: Akten über Verfall der Handlung, dessen Ursachen und Hilfe dagegen: Förderung des Zwischenhandels und des Transits betr. vom 3. Juli 1818.

[16]) Lübeckische Verordnung: Bekanntmachung vom 20. Dezember 1828. Auch Protokollbuch der Kaufleute-Kompagnie: Protokoll vom 10. Juli und 3. Dezember 1828.

[17]) Siehe oben S. 12/13.

[18]) Lübeckische Verordnung vom 9. November 1833 betr. die in der freien Hansestadt Lübeck für Waren zu entrichtende Eingangsabgabe.

[19]) Daselbst § 1.

[20]) Daselbst § 3.

[21]) Lübeckische Verordnung: Nachtrag vom 26. April 1834 zur Verordnung vom 9. November 1833 über die für Waren zu entrichtende Eingangsabgabe. Vergl. § 1.

[22]) Siehe „Tarif der in der freien Hansestadt Lübeck für Waren zu entrichtende Eingangsabgabe". (Anlage zur Lübeckischen Verordnung vom 9. November 1833.)

Gleichzeitig wurde eine Zollbehörde gegründet, die die strikte Durchführung des Tarifes zu überwachen hatte.

Dem im Jahre 1834 ins Leben gerufenen deutschen Zollverein blieben Lübeck, Hamburg und Bremen fern; denn der Verein war schutzzöllnerisch, während die Jnteressen der Hansestädte im absoluten Freihandel lagen. Die Hansestädte glaubten, ihren Handel am besten zu fördern, wenn sie ihm freien Lauf ließen. Sie versprachen sich auch wenig davon, eine Industrie mit Hilfe des Schutzzolls groß zu ziehen, weswegen sie besonders den Zorn des Schutzzöllners Friedrich List erregten. Freilich übersah man in Lübeck nicht, daß der Warentransit aus dem Innern Deutschlands durch den Zollvereinsanschluß gewinnen würde, da mit ihm die Zollabgabe an der Lübecker Staatsgrenze wegfiel. Lübeck bezog jedoch um diese Zeit den größten Teil seiner für den Norden bestimmten Exportartikel nicht aus dem Zollvereinsgebiet, sondern über Hamburg oder direkt aus England. Infolgedessen dachte man nicht im entferntesten daran, um jenes Transitverkehrs willen Schutzzölle und vor allem den Nachteil, den die wichtige Einfuhr nordischer Produkte erleiden würde, in Kauf zu nehmen. Im deutschen Zollverein wurde nämlich im Gegensatz zu Lübeck der Zoll nach dem Gewichte und nicht nach dem Werte erhoben, was für die schweren Naturprodukte des Nordens eine sehr hohe Zollbelastung bedeutete.

Seit 1850 änderten sich jedoch für diese Lübecker Stellungnahme die Bedingungen vollkommen. Der Freihandel wurde von Preußen im Kampfe gegen Österreich zum Leitsatz der Vereinspolitik gemacht. Ferner drohte Lübeck die Gefahr, mit dem Anschluß der benachbarten Staaten Lauenburg, Holstein und Mecklenburg isoliert zu werden, und außerdem ging der verhältnismäßig größere Teil des Lübecker Handels jetzt wirklich nach den Zollvereinsländern. Dazu kam, daß Preußen 1864 außerordentliches Entgegenkommen versprach, wenn Lübeck sehr bald seinen Anschluß erklären würde. Leider lehnte Preußen jedoch den bescheidenen Wunsch des lübeckischen Staates, aus finanzpolitischen Gründen ein Übergangsstadium zu schaffen, ab. Am 11. August 1868 trat Lübeck dem Zollverein bei. Dagegen konnten Hamburg und Bremen infolge des größeren Umfangs und der größeren Unabhängigkeit ihres Handels Preußen noch längere Zeit Trotz bieten, bis dann auch sie — im Jahre 1888 — zum Beitritt gezwungen wurden[23]).

Bei der 1837 erneut vorgenommenen Zollrevision[24]) konnte mit Befriedigung festgestellt werden, daß sich die Zollmaßnahmen von 1834 im großen und ganzen bewährt hatten[25]), so

---

[23]) Vergl. N. Rasmussen: a. a. O. S. 114—125.

[24]) Siehe Lübeckische Verordnungen: Revidierte Verordnung vom 29. November 1837 betr. die in der freien Hansestadt Lübeck für Waren zu entrichtende Eingangsabgabe mit anliegendem Tarif.

[25]) Bericht der Zolldeputation vom 7. 12. 1836.

daß jetzt und künftig nur geringe, aus Gründen der Zweckmäßigkeit gebotene Änderungen vorgenommen wurden. Die Erwartung auf gänzliche Aufhebung des Zolls für Speditionsgüter war dagegen nicht in Erfüllung gegangen.

Hauptsächlich aus finanzpolitischen Gründen war man vor der letzten Konsequenz zurückgescheut[26]), und das sehr zum Nachteil des Lübecker Speditionshandels, dem Kiel schon eine beträchtliche Warenmenge zu entziehen begann[27]). Erst das Jahr 1845 brachte die vollkommene Zollbefreiung für die „zur See ankommenden Güter, welche nicht auf hier bestimmt . . . . und mit dem Schiff wieder ausgeführt werden[28])". Ferner wurde dem Transithandel für 3 Monate Niederlagsrecht gewährt[29]).

Damit hatte Lübeck endlich den Mut gefunden, die der hemmungslosen Warendurchfuhr nach den nordischen Ländern Schweden, Rußland, Finnland im Wege stehenden Zollschranken zu beseitigen und freie Bahn für die Entwicklung seines Speditionsverkehrs zu schaffen. Die Abschaffung des Speditionszolles war gleichzeitig auch die letzte bedeutende Tat Lübecks auf dem Gebiete der selbständigen Zollgesetzgebung. Die in den späteren Jahren noch vorgenommenen Änderungen sind von geringer Wichtigkeit, und die Bestimmung des am 1. Januar 1867 in Kraft getretenen Zollgesetzes, daß alle Speditionsgüter, „welche aus dem Ausland[30]) für auswärtige Rechnung zur Weiterbeförderung nach dem Ausland in das hiesige Zollgebiet gesandt werden[31])", vom Eingangszoll befreit sein sollten, war faktisch kaum noch von Einfluß auf den Lübecker Seehandel. Durch Lübecks Anschluß an den deutschen Zollverein (1868) verzichtete es für immer auf das Recht, selbständige Zollpolitik zu treiben.

---

[26]) Die Schuldentilgung der Stadt sollte nicht durch eine weitere Schmälerung der Einnahmen gefährdet werden.

[27]) Stockholmfahrerarchiv Nr. 67 und Kommission für Handlung und Schiffahrt: Protokollbücher: Protokoll vom 9. April 1845.

[28]) Lübeckische Verordnung: Bekanntmachung vom 29. Januar 1845.

[29]) Lübeckische Verordnung vom 24. Mai 1845 betr. die Lagerung von Speditionsgütern.

[30]) Mit Ausland ist Zollausland gemeint. Lübeck hatte 1866 noch sein eigenes Zollgebiet. Diese Bestimmung war also ein wesentlicher Vorzug gegenüber der von 1845.

[31]) Lübeckische Verordnung: Zollgesetz (Publicirt am 18. Dezember 1866).

III.
Die Verkehrspolitik Lübecks im 19. Jahrhundert.

Das Schicksal eines Handelsplatzes ist nicht allein von seiner geographischen Lage und seiner Zollgesetzgebung abhängig, sondern von entscheidendem Einfluß sind außerdem die Beschaffenheit und die Frachtverhältnisse seiner in das Hinterland und in die Handelsgebiete führenden Verkehrswege.

Lübeck konnte sich nicht rühmen, innerhalb Deutschlands ein unbestrittenes, eigenes Handelsgebiet wie die übrigen Ostseehäfen Stettin, Danzig und Königsberg, zu besitzen[1]). Dieses war eine Folge seiner geringen Entfernung von Hamburg, dessen Konkurrenz es nicht gewachsen war. Wohl exportierte Lübeck Waren und Produkte der Rheinprovinz, Westfalens, Hannovers und Braunschweigs, jedoch hatte es für diese Länder nur sekundäre Bedeutung. In erster Linie wandten sich jene Gebiete nach den mit dem Weltverkehr in Verbindung stehenden Nordseehäfen, besonders nach Hamburg, zu dessen Hinterland sie zu rechnen waren. Die Ostseehäfen kamen für das Hamburger Hinterland nur so weit in Frage, als über sie ausschließlich die Verbindung mit den Ostseegebieten hergestellt wurde, und in diesem Falle hatte Lübeck noch zum Teil mit der Konkurrenz von Stettin zu rechnen[2]). Dullo bezeichnet daher das Gebiet als Lübecks Hinterland, das ihm weder von Hamburg noch von Stettin streitig gemacht wurde, nämlich „alle Teile des deutschen Reiches westlich des Meridians von Magdeburg und südlich einer Linie Hamburg—Wesel[3])". Es ist jedoch anzunehmen, daß der Hamburger und der Bremer Binnenhandel auch hier nicht ohne Einfluß waren[4]). Außerdem erstreckte sich das Lübecker Handelsgebiet natürlich auf das benachbarte Holstein und Mecklenburg, in welchen Gebieten Kiel bzw. Stettin aber ebenfalls als Konkurrenten auftraten.

[1]) A. Dullo: Gebiet, Geschichte und Charakter der größten deutschen Ostseeplätze seit der Mitte dieses Jahrhunderts. S. 124.

[2]) A. Dullo: a. a. O. S. 125.

[3]) Derselbe: a. a. O. S. 129.

[4]) E. Wallroth: Die wirtschaftliche Lage Lübecks mit besonderer Berücksichtigung von Lübecks Wettbewerbsstellung im Ostseeverkehr. S. 1.

Das eigentliche „Hinterland" war also nicht das deutsche Binnenland, mit dem Lübeck durch Land- oder Binnenwasserwege regelmäßig im Verkehr stand und für das es nur Ausfalltor nach den Randstaaten der Ostsee war, sondern zu ihm gehörten die nordischen Länder, Rußland, Finnland und Schweden[5]), denn deren Bedürfnisse zu befriedigen war Lübeck in der Lage[6]), wie es die Erzeugnisse ihrer Produktion ebenfalls aufnehmen konnte und aufnahm[7]).

Lübecks Politik hinsichtlich seiner Verkehrswege, besonders seiner Wasserwege, krankte an derselben Mutlosigkeit wie die Zollgesetzgebung. Sein nach der Ostsee bzw. nach dem Norden führender Wasserweg, die Trave, befand sich während der ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts in einem für einen Seehandelsplatz beschämenden Zustand. Die außerordentlich geringe Wassertiefe von $2^1/_2$ Metern gestattete den meisten größeren Seeschiffen nicht, flußaufwärts bis zum Lübecker Hafen vorzudringen[8]). Sie waren gezwungen, ihre Ladung in Travemünde zu löschen. Die Fahrtdauer kleinerer Schiffe von Travemünde nach Lübeck betrug wegen der vielen Flußkrümmungen bei schlechtem Wetter sogar bis zu 14 Tagen[9]). Trotz solcher den Schiffsverkehr sehr erschwerenden Mißstände wurden erst, abgesehen von gelegentlichen Baggerarbeiten[10]), in den Jahren 1850 bis 1854 die ersten Travekorrektionen vorgenommen[11]). Die Wasserstraße wurde durch Beseitigung eines Teiles der vielen Krümmungen verkürzt und bis Lübeck für Schiffe mit 3 bis $3^1/_2$ Meter Tiefgang passierbar gemacht[12]). Zu derselben Zeit ging man daran, die bisher stark vernachlässigten Hafenanlagen und -einrichtungen zu verbessern und zu erweitern, welchen Arbeiten, um allen modernen Verkehrsansprüchen zu genügen, nach Beendigung des deutsch-französischen Krieges und nach 1889 die Verwirklichung weiterer großzügiger Ausbaupläne folgte.

Die nächsten Verbesserungen des Travewassers wurden in den Jahren 1878/82 (mit Hilfe einer Staatsanleihe) und 1902 vorgenommen[13]). Beide Korrektionen brachten durch große Durchstiche eine wesentliche Verkürzung des Flußlaufes und eine erneute Vertiefung von zuletzt 8 bis 8,5 Metern. Damit war endlich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts den

---

[5]) A. Dullo: a. a. O. S. 130/31.

[6]) Zum größten Teil freilich auf Grund seiner Handelsbeziehungen mit Hamburg.

[7]) A. Dullo: a. a. O. S. 130/31.

[8]) Neue Lübeckische Blätter, Jahrg. 1839. S. 127.

[9]) Kommission für Handlung und Schiffahrt: Protokollbücher: Protokoll vom 17. April 1846. Auch R. Keibel: a. a. O. S. 71/72.

[10]) 1834 war der letzte Teil der Untertrave bis auf 3 Meter vertieft worden.

[11]) H. Brockmann: Handelsberichte 1850/52.

[12]) N. Rasmussen: a. a. O. S. 77.

[13]) Berichte der Lübecker Handelskammer über die Jahre 1866 bis 1882 und 1899 bis 1902.

vielen Vorstellungen der Lübecker Kaufmannschaft Rechnung getragen und eine allen Anforderungen eines neuzeitlichen Seeschiffsverkehrs gewachsene Wasserstraße geschaffen worden.

Lübecks Handel bekam wesentliche Impulse von dem nahen Hamburg. Denn über und durch die große Schwesterstadt an der Nordsee trat es mit dem Welthandel in Verbindung. Aus Hamburg bezog es die vielen Konsumtionsartikel, mit denen der Bedarf der Ostseeländer gedeckt wurde, und über Hamburg verschickte es einen nicht geringen Teil der transportschweren Importen aus dem Norden. Hieraus ergab sich die Notwendigkeit guter Verkehrswege zwischen der Hansestadt an der Trave und der an der Elbe. Zwei Transportmöglichkeiten boten sich Lübeck: Der Binnenwasserweg und der Landweg. Beide waren in einem jämmerlichen Zustand[14]). Einer durchgreifenden Verbesserung dieser Straße stand jedoch bis Mitte des Jahrhunderts Dänemark im Wege, das versuchte, den Warenzug Hamburg—Lübeck über Kiel zu leiten.

Zu Wasser bekam und schickte Lübeck seine Transportgüter noch immer auf dem in den Jahren 1391—98 erbauten Stecknitzkanal. Der Verkehr auf ihm war wegen seiner geringen Fahrtiefe nur Schiffen mit sehr geringer Ladefähigkeit möglich[15]), und obendrein beanspruchte die Überwindung der vielen Stauschleusen eine so lange Fahrtdauer[16]), daß schon 1880 Pläne auftauchten, die Trave wie 1530 mit der Alster wieder[17]) zu verbinden[18]). Die Projekte wurden aber wegen Geldmangels fallen gelassen. Man begnügte sich damit, den Stecknitzkanal zu verbessern und die Kanalschiffahrt durch Einrichtung einer Reihefahrt zu beleben. Später wurden Prämien für Fahrten, die unter einem festgesetzten Minimum an Fahrtdauer blieben, gewährt. Alle Versuche in dieser Hinsicht, Verbesserungen zu schaffen, blieben ohne nachhaltige Wirkung. Nur einmal erhielt der alte Kanal noch einen gewissen Wert. Als nämlich die 1838 vollendete neue Chaussee

---

[14]) Neue Lübeckische Blätter, Jahrg. 1835. S. 51 und Jahrg. 1839 S. 127.

[15]) E. Wollroth: Lübeck und der Elbe-Trave-Kanal. S. 2.

[16]) 3, nicht selten 5 Wochen. (E. Wallroth: a. a. O. S. 2.) „Der Transport auf dem Stecknitzkanal dauert so lange, wie eine Reise nach Amerika." (Neue Lübeckische Blätter, Jahrg. 1839. S. 127.)

[17]) Neben dem Stecknitzkanal wurde 1530 nach 4jähriger Bauzeit eine zweite Wasserstraße zwischen Trave und Elbe, der Alster-Trave-Kanal, vollendet. Jedoch hörte auf ihm schon 1550 die durchgehende Fahrt (Lübeck—Hamburg und umgekehrt) wieder auf und im Jahre 1612 waren manche Kanalschleusen nicht einmal mehr der Lage nach bekannt. Herbeigeführt wurde dieser schnelle Verfall nicht allein durch die Störungen von Seiten der holsteinischen Adligen, die sehr oft die Kähne zwecks Zollerhebung anhielten, und durch die Unzulänglichkeit der Bauwerke, sondern besonders war der Umstand ausschlaggebend, daß der Weg zwischen Lübeck und Hamburg um die Mitte des 16. Jahrhunderts einen Teil seiner alten Bedeutung verlor. (Vergl. P. Hasse: Der frühere Alster-Trave-Canal. S. 12—20.)

[18]) Kommission für Handlung und Schiffahrt: Akten über Verfall der Handlung, dessen Ursachen und Hilfe dagegen.

Lübeck—Hamburg, soweit sie durch Gebiete unter dänischer Oberhoheit führte, mit einem sehr hohen Durchgangszoll belegt wurde, stieg der Kanalverkehr nicht unbeträchtlich, denn für den Stecknitzkanal war die Zollfreiheit bewahrt geblieben[19]). Diese günstige Konjunktur war allerdings von kurzer Dauer. Die Ausdehnung des Transitzolles auf den Stecknitzkanal war eine der Forderungen Dänemarks, die Lübeck bewilligen mußte, um 1847 die Baukonzession für die Lübeck-Büchener Eisenbahn zu erhalten[20]). Seitdem sank die Frequenz der Stecknitzstraße mehr und mehr, und 1880 hatte die Elbschiffahrt auf ihr endgültig ihr Ende gefunden[21]).

Der Bau eines leistungsfähigen Binnenwasserwegs zwischen Lübeck und Hamburg wurde jetzt immer dringender, zumal Hamburg in steigendem Maße seinen Verkehr nach dem Norden selbst in die Hand nahm. Aber erst 1896, nachdem jahrelang die Pläne über das Stadium der Vorarbeiten nicht hinausgekommen waren[22]), wurde mit dem Bau des Elbe-Trave-Kanals begonnen, der endlich im Jahre 1900 seiner Bestimmung übergeben werden konnte. Ungeheure finanzielle Opfer[23]) hatte Lübeck für seine moderne Binnenschiffahrtsstraße gebracht, und dennoch gingen nicht alle gehegten Erwartungen mit ihr in Erfüllung. Der Kanal war zu spät Wirklichkeit geworden[24]). Die Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals im Jahre 1895, der „den deutschen Nordseeplätzen die Ostsee sozusagen vor die Tür brachte[25])", besiegelte für immer das Übergewicht Hamburgs im nordischen Handel[26]). Der Elbe-Trave-Kanal war der Konkurrenz des Nord-Ostsee-Kanals nicht gewachsen. Die Hoffnung, daß er Lübeck wieder zum ersten Zwischenhändler nach der Ostsee und erneut zum Vorort des hamburgischen Speditionshandels machen werde, erwies sich als trügerisch.

Mit ungleich größerer Energie als bei den Wasserwegen wandte sich Lübeck der Pflege und Förderung seiner Landverbindungen mit Hamburg — Landstraße und Eisenbahn — zu.

---

[19]) R. Keibel: a. a. O. S. 78.

[20]) N. Rasmussen: a. a. O. S. 75.

[21]) 1878 war der letzte Kahn nach Hamburg abgefertigt worden, und 1880 kam das letzte Elbschiff von Hamburg in Lübeck an (Siewert: a. a. O. S. 28/29.).

[22]) Vergl. Berichte der Lübecker Handelskammer über die Jahre 1869 bis 1895 und 1900.

[23]) Von den rund $23^1/_2$ Millionen Mark betragenden Baukosten trug Lübeck allein 16 Millionen Mark, während der Rest von Preußen übernommen wurde. (E. Wallroth: Die wirtschaftliche Lage Lübecks mit besonderer Berücksichtigung von Lübecks Wettbewerbsstellung im Ostseeverkehr. S. 4.)

[24]) E. Wallroth: a. a. O. S. 4.

[25]) Derselbe: a. a. O. S. 2. (Der Weg von Hamburg nach der Ostsee wurde um zirka 300 km verkürzt.)

[26]) Hamburgs Ostseeverkehr hatte sich in den Jahren 1889—99 mehr als verdreifacht, wogegen der Lübecks in dieser Zeit nur um 17% gestiegen war.

Bereits 1828 ging man an den Ausbau des „alten Königwegs", der Landstraße nach Hamburg, dessen Zustand und Frachtverhältnisse die jämmerlichsten waren[27]). Leider gingen die Arbeiten für den Bau der Landstraße erst 1838 ihrer Vollendung entgegen, nachdem Lübeck mit Hilfe Rußlands und Frankreichs den Widerstand Dänemarks beseitigt hatte, das sogleich einen hohen Durchgangszoll[28]) auf die Transitgüter legte, die holsteinisches und bald auch lauenburgisches Gebiet passierten. Man konnte daher die Konkurrenzfähigkeit Lübecks Kiel gegenüber nicht wesentlich erhöhen. Kiel hatte bereits 1829 eine ausgezeichnete Chausseeverbindung mit Hamburg erhalten. Als 1844 die Bahn Kiel—Altona eröffnet wurde, die Kiel in den Stand setzte, nach der Ostsee unter günstigeren Bedingungen zu verschicken als Lübeck[29]), war für letzteres die Frage der Eisenbahnverbindung mit Hamburg sowie die des Anschlusses an das im Entstehen begriffene deutsche Eisenbahnnetz[30]) in ein entscheidendes Stadium gerückt.

Die ersten Lübecker Eisenbahnprojekte waren in den 30er Jahren aufgetaucht. Sie scheiterten jedoch an dem Widerstand Dänemarks, Hannovers und Mecklenburgs, so daß sie bald der Vergessenheit anheim fielen. Im Anfang der 40er Jahre des 19. Jahrhunderts wandte sich Lübeck ihnen mit erneutem und vermehrtem Interesse zu, wobei es einen jahrzehntelangen hartnäckigen Kampf gegen Dänemark um die Konzession zum Bau der ersten durch das dänische Lauenburg gehenden Bahn führte. Durch äußerst geschickte Verhandlungen verstand es Lübeck, sich die Unterstützung des deutschen Bundes, Englands, Frankreichs und der nordischen Staaten, zu verschaffen, und im Jahre 1847 erteilte endlich Dänemark die Bauerlaubnis, u. a. gegen den Tribut der jährlichen Hingabe von 50% des Nettofrachtertrages der Lübeck-Büchener Eisenbahn[31]). Im Jahre 1851 wurde die Bahn eröffnet und damit Lübeck wenigstens eine indirekte Verbindung mit Hamburg gegeben. An die unmittelbare Bahnverbindung mit Deutschlands Welthafen

---

[27]) Die Landwirte gaben nur, wenn sie nichts zu tun hatten, ihre Pferde für die Frachttransporte her. Unter diesen Umständen betrug die Transportdauer oft 3—8 Tage. (Neue Lübeckische Blätter, Jahrg. 1835. S. 5.)

[28]) Nachdem Lübeck vergeblich gegen diesen Zoll angekämpft hatte, gestand es ihn zusammen mit Hamburg notgedrungen für 28 Jahre zu. Er betrug 5 Schilling Cour. für 100 Pfund Bruttogewicht. Später gelang es Lübeck, durch Verquickung der Transitzollfrage mit der Sundzollfrage — der Transitzoll wurde überall als „Sundzoll in anderer Form" angesehen — in den Kopenhagener Verhandlungen über die Aufhebung des Sundzolls während der Jahre 1856–57 eine Ermäßigung des Transitzolles auf 1 Schilling Cour. pro 100 Pfund durchzudrücken. (Vergl. N. Rasmussen: a. a. O. S. 81 82 und S. 85 87.

[29]) Stockholmfahrerarchiv: Schreiben aus Kiel an Herrn D. Jakoby vom 1. Oktober 1844.

[30]) Stettin hatte schon mit seiner 1843 erbauten Eisenbahn nach Berlin Anschluß nach Mitteldeutschland über Hannover bekommen und mit Hamburg 1846 durch die Eröffnung der Bahn Berlin—Hamburg.

[31]) Siewert: a. a. O. S. 6.

konnte erst gedacht werden, als Dänemark die Aussichtslosigkeit seiner Umgehungspolitik eingesehen hatte. Die Strecke Lübeck—Hamburg wurde 1865[32]) in Betrieb gesetzt[33]), und erst seit diesem Jahre war das ehemalige Haupt der Hanse als wieder im Besitz seiner vollkommenen Konkurrenzfähigkeit anzusehen[34]).

In den folgenden Jahrzehnten arbeitete Lübeck eifrig an der Vervollkommnung seines Eisenbahnnetzes. 1864 hatte es durch die Bahn Büchen—Lüneburg die Verkehrsstraße nach Süden über Hannover erreicht, und mit der Eröffnung der Strecke Lübeck—Kleinen im Jahre 1870[35]) und Lübeck—Eutin im Jahre 1873[36]) waren die letzten wichtigen Eisenbahnverbindungen geschaffen worden[37]). Ihnen schloß sich 1882 noch die Bahn Lübeck—Travemünde an.

---

[32]) Inzwischen war der Einfluß Dänemarks durch den Schleswig-Holsteinischen Krieg ausgeschaltet worden.

[33]) Bericht der Lübecker Handelskammer über das Jahr 1865.

[34]) N. Rasmussen: a. a. O. S. 77.

[35]) Bericht der Lübecker Handelskammer über das Jahr 1870. S. 31.

[36]) Bericht der Lübecker Handelskammer über das Jahr 1873. S. 64.

[37]) Die Bahn Lübeck—Kleinen stellte die Verbindung Hamburg—Lübeck—Stettin und die Bahn nach Eutin die Verbindung nach Kiel her.

IV.
Der wirtschaftliche Charakter Schwedens von 1800—1914.

a) Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Bergbau.

Um nun die Entwicklung der lübeck-schwedischen Handelsbeziehungen im 19. Jahrhundert zu verstehen, ist ein Eingehen auf den wirtschaftlichen Charakter Schwedens in dieser Zeit unerläßlich. Von der 41,12 Millionen ha betragenden festen Bodenfläche Schwedens machen Feld und Wiesen 12,2%, Wälder 50,4% und „anderes Land" 37,4% aus. Trotz dieser verhältnismäßig kleinen Fläche kultivierten Bodens war Schweden bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts hinein ein ausgesprochener Agrarstaat. Noch im Jahre 1870 gehörten 72% der Bevölkerung der ackerbau- und fischfangtreibenden Klasse an, und trotz aller Industriebestrebungen um die Jahrhundertwende war diese Berufsgruppe vor dem Weltkrieg der Kern des schwedischen Volkes.

Das für die Landwirtschaft wichtigste Gebiet ist Südschweden und hier wiederum die Provinz Schonen, deren Areal zur Hälfte landwirtschaftlich ausgenutzt wird, während der Anteil in den übrigen Südprovinzen unter einem Drittel liegt und nördlich des 59. Breitengrades schnell abnimmt.

Bis zu den 1870er Jahren überwog in der schwedischen Landwirtschaft der Körnerbau. Dann aber ging man unter dem Druck der überseeischen Konkurrenz, namentlich Amerikas, mehr und mehr zur Viehzucht und zum Zuckerrübenbau über, so daß Schweden allmählich von einem Getreide exportierenden zu einem Getreide importierenden Lande wurde. Seit jener Zeit lag die Hauptbeschäftigung der schwedischen Bauern in der Viehzucht, sowie in der Verwertung tierischer Produkte. Auf diesem Gebiete haben sie es, dank ihrem an Wiesen und Weiden reichen Lande, das für die Viehhaltung wie geschaffen ist, zu recht beachtenswerten Erfolgen gebracht. Schweden

war vor dem Weltkriege nicht nur in der Lage, seinen Fleisch- und Butterkonsum selbst zu decken, sondern es führte darüber hinaus noch eine beträchtliche Menge Vieh, Fleisch und Butter aus.

Infolge seiner zahlreichen Flüsse, seiner Binnenseen — Schweden ist neben Finnland das seenreichste Land Europas — und seiner langgestreckten, von der Ostsee bespülten Küste spielte der Fischfang und die Fischnahrung schon früh im schwedischen Wirtschaftsleben eine erhebliche Rolle. Anfangs soll die Fischerei ein bedeutender Erwerbszweig des schwedischen Volkes gewesen sein. Dagegen trat sie im 19. Jahrhundert überwiegend nur als Nebengewerbe des Landwirts auf.

Den weitaus größten Raum, mehr als die Hälfte der Gesamtfläche Schwedens, nehmen die Wälder ein, über die etwa zu 70% die Privathand verfügt. Der Wert des schwedischen Waldbestandes wurde 1908 auf $1^1/_2$ Milliarden Kronen geschätzt. Die meisten und ausgedehntesten Waldgebiete finden sich im nördlichen Schweden. Holzhandel und Holzverarbeitung zählten schon immer zu einer der wichtigsten Erwerbsquellen der Bevölkerung, die dem Lande erhebliche Gewinne brachte und bringt. Allein 50% des jährlichen Gesamtexportwertes Schwedens fiel durchschnittlich auf die Holzausfuhr. Dabei nahm der Export an Holzrohmaterial im Laufe des 19. Jahrhunderts zu Gunsten der Ausfuhr von Holz-Industrieprodukten ab. Besonders in den letzten Jahrzehnten unseres Zeitabschnittes entstanden in Schweden viele auf das modernste eingerichtete Holzverarbeitungsstätten.

Von den 37,4% „anderes Land" ist der größere Teil felsiger, steiniger Boden, der eine bedeutende Steinindustrie zur Entfaltung brachte. Die größten und für den Export wichtigsten Steinbrüche sind die der Westküste, aber auch an der Südostküste und um die großen Seen gruppieren sich umfangreiche Steinwerke.

In dem gebirgigen Innern verfügt Schweden über einen ungeheuren Reichtum an Erzen. Während im 17. und 18. Jahrhundert der jetzt fast erschöpfte Kupferbergbau vorherrschte, trat ein Jahrhundert später an seine Stelle der Eisenbergbau. Die ergiebigsten Erzfelder finden sich im Norden des Reiches und in Mittelschweden. Die schwedischen Eisenerze sind überall wegen ihrer vorzüglichen Qualität und ihres hohen Eisengehaltes berühmt. Ein ungewöhnlich hoher Satz, nämlich 71% Erz, werden im Durchschnitt aus den Erzgesteinmassen ausgeschieden, so daß der Schlickverlust außerordentlich gering ist. Zur Eisenerzverhüttung benutzt man in Schweden Holz, Holzkohle, Steinkohle, Koks und Torf. Holz und Holzkohle liefern die heimischen schwedischen Wälder und Meiler. Jedoch müssen Steinkohle und Koks eingeführt werden, da Schweden arm an Steinkohle und die schwedische Kohle wenig zum Verkoksen geeignet ist. Lange war Schweden der größte Eisen-

produzent Europas. Als aber in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts durch Anwendung der Steinkohle im Verhüttungsprozeß eine grundlegende Wandlung herbeigeführt wurde, und das Eisen des übrigen Europa durch neue Methoden von seinem großen Phosphorgehalt befreit werden konnte, war diese Vormachtstellung gebrochen. Nichtsdestoweniger zeigte die schwedische Metallindustrie in den letzten Jahrzehnten, vor allem in der Produktion hochwertiger Qualitätswaren, gewaltige Fortschritte.

b) Die schwedische Industrie.

Langwierige innere Verfassungskämpfe im 18. Jahrhundert hatten eine schwere Lähmung des ganzen Wirtschaftslebens Schwedens mit sich gebracht, von der es sich erst seit Mitte vorigen Jahrhunderts langsam wieder erholte. Sehr ernste Folgen zeigte diese Depression für die schwedische Industrie, die vollkommen rückständig blieb und nicht im entferntesten den Bedarf des Landes decken konnte. Schweden war in der Versorgung mit Industrieartikeln auf das Ausland angewiesen, und es durfte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts keine Zeit verlieren, den Vorsprung des industriellen Europa wett zu machen, wenn jene Abhängigkeit nicht ständig wachsen und zu einer dauernden werden sollte. Den Entwicklungsmöglichkeiten der Industrie stellten sich aber in dem Kohlenmangel, der verhältnismäßig geringen Bevölkerungsmenge, sowie in der Ausdehnung des Territoriums und der dadurch bedingten Kostspieligkeit des Transportes bedeutende Hindernisse entgegen. Die ersten beiden Hinderungsmomente waren bei Ausbruch des Weltkrieges noch nicht überwunden, wenn auch die Schweden versuchten, dem Fehlen industrieller Kraftquellen durch Ausbau der zahlreichen Wasserfälle ihres Landes abzuhelfen — die schwarze Kohle durch die „weiße" zu ersetzen — und den Arbeitermangel[1]) durch Hinzuziehung ausländischer Arbeiter zu beseitigen. Dagegen gelang es ihnen, der dritten Schwierigkeit durch Anlage eines dichten Eisenbahnnetzes mit mehr Erfolg Herr zu werden.

Ein gewisser Aufschwung der schwedischen Industrie soll bereits seit Ende der 1870er Jahre zu verzeichnen gewesen sein, während eine intensiv einsetzende Industrialisierung erst 1895 nach Einführung der Industrieschutzzölle[2]) ihren Anfang nahm. Unverkennbar traten die neuen Bestrebungen in der beruflichen Gliederung der Bevölkerung zutage, die sich fortgesetzt, wie folgende Statistik zeigt, nach der industriellen Richtung hin verschob.

---

[1]) Der Arbeitermangel wurde durch Massenauswanderungen, besonders nach Nordamerika und Kanada, noch außerordentlich verschärft.

[2]) Eine durchgreifende Zolltarifrevision zum Schutze der Industrie war 1892 zum Abschluß gebracht worden (vergl. S. 29).

Berufsgliederung in Prozenten der Gesamtbevölkerung:

	1870	1900	1910
Landwirtschaft und Fischerei	71,87	53,67	48,23
Industrie, Forstwirtschaft u. Bergbau	14,71	28,90	33,16
Handel und Verkehr	5,06	10,16	12,13
Öffentl. Dienste u. liber. Berufe	8,36	6,38	6,48

Danach fiel der prozentuale Anteil der in der Landwirtschaft und Fischerei Tätigen in 40 Jahren von 71,87% auf 48,23%, während der Prozentsatz der in der Industrie, Forstwirtschaft und im Bergbau Beschäftigten in derselben Zeit von 14,71% auf 33,16% stieg.

An der Spitze der Produktion standen von jeher die naturgegebenen Industriezweige Schwedens: die Holz- und die Eisenindustrie, und gerade hier ging man immer mehr dazu über, an Stelle der Halbfabrikate hochwertige Qualitätsware zu fabrizieren.

Die Verarbeitung des Holzstoffes geschah hauptsächlich in den Holzmasse- oder Cellulose-Fabriken, von denen es 1907 bereits 143 Fabriken mit 11000 Arbeitern gegen 19 Fabriken mit ca. 900 Arbeitern in den Jahren 1871—75 gab. Allerdings wurde trotz der Bemühungen der schwedischen Papierindustrie, die Produktion hochveredelter Waren zu steigern, nur ein verhältnismäßig kleiner Teil der Holzmasse zu Papier weiterverarbeitet.

Einen zahlenmäßigen Rückgang wiesen die Säge- und Hobelwerke auf. 1821 zählte Schweden 3633 Sägemühlen, 1861: 59 Dampf- und 4933 Wasser- und Windsägewerke; 1907 waren nur noch 1400 Unternehmungen vorhanden. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß es sich anfänglich um Werke primitivster Art handelte, wogegen die der letzten Zeit mit Turbinen, Motoren und den neuesten Maschinen ausgerüstet waren und ca. 40000 Arbeiter beschäftigten.

Hinzuweisen ist auch auf die berühmte Zündholzfabrikation Schwedens, die in 10 Jahren (1897—1907) ihren Produktionswert von 7,6 Mill. Kronen auf 12,5 Mill. Kronen zu steigern vermochte, und auf das Tischlereigewerbe, das vielfach vom Handwerks- zum Fabrikbetrieb überging.

Was die Montan- und Metallindustrie betrifft, so wurde 1907 die Gesamtzahl der in Betrieb befindlichen Bergwerke auf 563 angegeben, wovon 497 Gesellschaftsunternehmungen waren. Die Zahl der Eisenhüttenwerke und Schmelzöfen verringerte sich (1907) gegen früher (1897) von 221 Hütten mit 144 Öfen auf 160 Werke mit 130 Öfen, ihr Produktionswert aber erhöhte sich nach Menge und Wert dafür beträchtlich. 1907 wurden an Hochofenprodukten für 46,3 Mill. Kronen (1897: 43,7), an Halbfabrikaten für 66,2 Mill. Kronen (1897: 47,8) und an gröberen Fertigfabrikaten für 71,2 Mill. Kronen (1897: 52,5)

hergestellt. Günstig entwickelte sich ferner die Industrie weiter verarbeiteter Eisenwaren, für die folgende Zahlen genannt werden:

	Jahre	Zahl der Werke	Arbeiterzahl	Produktionswert in Mill. Kronen
Eisen- u. Stahlfabriken sowie Gießereien	1897	522		34
	1907	636	ca. 23000	89,8
Kupfer-, Messing- u. and. Metallwarenfabriken	1907	535	5800	39
Schiffswerften, Docks usw.	1897			8,5
	1907	77	ca. 4800	14,6
Wagenfabriken	1897			4,2
	1907	82	2300	10,7
Mechan. Werkstätten	1897	291	16800	34,8
	1907	428	24000	84,3
Fabriken f. elektr. Maschinen, Apparate usw.	1897			4,9
	1907	20	ca. 4100	19

Auch in der Steinindustrie, einem fast ausschließlichen Exportgewerbe, ging man mehr und mehr zur Bearbeitung des Rohstoffes im Inland über[3]), während die früheren landwirtschaftlichen Nebengewerbe: Müllerei, Ziegelei, Molkerei, Holzbearbeitung usw. zu selbständigen Industrien heranwuchsen.

Besonders günstig wirkten sich die neuen Zollverhältnisse für die schwedische Textilindustrie aus, obwohl sie vor dem Weltkriege noch nicht imstande war, den heimischen Markt zu versorgen. Ihr Gesamtproduktionswert belief sich 1906 auf 167,2 Mill. Kronen, und zwar stand an der Spitze die Wollindustrie mit 128 Spinnereien, 3600 Arbeitern, sowie einem Produktionswert von 28,3 Mill. Kronen (1871—75: 0,3 Mill. Kronen, 1897: 150 Spinnereien und 14,8 Mill. Kronen) und 97 Webereien mit 8100 Arbeitern sowie einem Produktionswert von 42,6 Mill. Kronen (1871—75: 13,6 Mill. Kronen, 1897: 104 Webereien und 25,2 Mill. Kronen). Ihr folgten die Baumwollindustrie und einige Jute-, Leinen- und Hanfspinnereien. Ganz unbedeutend blieb dagegen die Seidenindustrie.

Ein starkes Wachstum erfuhren schließlich die Zuckerrübenindustrie[4]), deren Produktionswert von 34,6 Mill. Kronen im Jahre 1897 auf 42,4 Mill. Kronen im Jahre 1907 stieg, die

[3]) Vergl. S. 60 Fußnote 87.
[4]) Sie arbeitete allerdings nicht für den Export.

Konfektionsbranche[5]), die Trikot- und Strumpfwarenfabriken[6]), in der Genußmittelbranche die Tabakfabriken[7]), sowie die Brauereien[8]). Um das Bild über den Stand der hauptsächlichsten schwedischen Industriezweige zu Beginn des 20. Jahrhunderts zu vervollständigen, seien hier noch 393 Holzkohlewerke, 298 Gerbereien und Leberfabriken, 124 Branntweinbrennereien, 74 Schuhfabriken, 55 Seifefabriken, 45 Zementgießereien, 19 Destillierwerke, 7 Gummiwarenfabriken und 6 Zementfabriken genannt.

Schweden war demnach am Schlusse unseres Zeitabschnittes nicht mehr überwiegend ein Agrarland wie vor 40 Jahren, sondern hatte im ökonomischen Umwandlungsprozeß vom Agrikultur- zum Industriestaat bereits bemerkenswerte Etappen durchlaufen.

---

[5]) Produktionswert 1897: 3,5 Mill. Kr., 1907: 14,3 Mill. Kr.
[6]) Produktionswert 1897: 4,9 Mill. Kr., 1907: 10,9 Mill. Kr.
[7]) Produktionswert 1897: 14,8 Mill. Kr., 1907: 20,7 Mill. Kr.
[8]) Produktionswert 1897: 23 Mill. Kr., 1907: ca. 40 Mill. Kr.

V.

Lübecks Handelsbeziehungen mit Schweden in den Jahren 1815—40. [1])

Vorausgeschickt sei hier, zum besseren Verständnis dieses Abschnitts und der folgenden, ein kurzer Überblick über Schwedens auswärtige Handelspolitik im 19. Jahrhundert:

In der schwedischen auswärtigen Handelspolitik des 19. Jahrhunderts lassen sich 3 Perioden unterscheiden: 1. Die Zeit des Prohibitivsystems, 2. Die Freihandelszeit und 3. Die Zeit des Protektionismus.

Das Prohibitivsystem, das aus dem 18. Jahrhundert übernommen wurde, läßt sich bis zu den 1850er Jahren verfolgen. Endgültig gebrochen wurde mit ihm im Jahre 1857, als der

---

[1]) Statistische Angaben über die Entwicklung des lübeck-schwedischen Handels während dieser Zeit finden wir in Lübeck überhaupt nicht oder nur in gelegentlichen Veröffentlichungen schwedischer Zahlen vor. Im letzteren Falle ist bei der Beurteilung der Gesamtwarenbewegungen zwischen Lübeck und Schweden, abgesehen von einer mangelhaften Erhebungsweise, zu berücksichtigen, daß es sich um Wertangaben handelt, ohne über die Wertschwankungen, sei es auf der Geld- oder Warenseite, unterrichtet zu sein. Ferner ist darauf hinzuweisen, daß einmal das Passivum der schwedischen Handelsbilanz größer erscheinen muß, als es in Wirklichkeit ist. Dies ist dadurch bedingt, daß der Bewertung sowohl der von Lübeck eingeführten, wie der nach Lübeck ausgeführten Waren die inländischen (schwedischen) Preise zu Grunde liegen. Die Zahlen entsprechen deshalb bei der schwedischen Einfuhr wohl den tatsächlich dafür zu zahlenden Summen, dagegen nicht bei der Ausfuhr den erlangten Gegenwerten, die im allgemeinen höher als die inländischen Preise sind. Ein ander Mal kommt dazu, daß die Verzeichnisse der Zollämter das Material für die Statistiken liefern. Um dieselbe Zeit wird aber ein schwunghafter Schleichhandel von Lübeck nach Schweden betrieben. Infolgedessen muß also der Wert der schwedischen Einfuhr tatsächlich höher sein, als die Statistik angibt. Auf diese Weise werden sich die Fehler bis zu einem gewissen Grade ausgleichen.

Wir haben nun versucht, die Statistik durch Verwertung der lübeckischen Zollbücher über die Jahre 1820—29 zu ergänzen. Über das gewonnene Material ist im großen und ganzen das gleiche wie über die schwedische Statistik zu sagen. Sämtliche Warenposten werden wegen der inländischen (lübeckischen) Bewertung und wegen des Schleichhandels als zu klein anzusehen sein.

schwedische Reichstag beschloß, die Zölle auf Vieh, Schweinefleisch, Käse, Butter, grobe Eisenwaren, auf die wichtigsten Rohstoffe, Maschinengeräte, Fahrzeuge und vorübergehend auch die Zölle auf Getreide und Mehl — weil der Krimkrieg übertrieben hohe Getreidepreise mit sich brachte — aufzuheben. Gleichzeitig wurden die Zölle für Eisen-, Stahl- und Metallwaren, verschiedene Garne, gewisse Gewebearten und andere weniger wichtige Artikel ermäßigt. Auch wurden das Differenzialsystem in der Schiffahrtsfrage aufgegeben und alle Nationen in Bezug auf die Schiffahrtsabgaben und Zollbehandlung der Waren den heimischen gleichgestellt. In Verfolg dieses neuen, freihändlerischen Kurses wurden dann später bis 1874 dauernd weitere Zollherabsetzungen vorgenommen, sowie das letzte Importverbot 1858 und das letzte Exportverbot 1863 aufgehoben.

Die ersten Anzeichen für einen abermaligen Systemwechsel machten sich im Jahre 1876 bemerkbar. Der schwedische Reichstag lehnte den von der freihandelsfreundlichen Regierung gestellten Antrag auf Herabsetzung des Papierzolls ab. Er stimmte aber auch nicht den Zollerhöhungen zu, die von der Regierung wiederholt in der zweiten Hälfte der 70er Jahre vorgeschlagen wurden. Der Streit zwischen Schutzzollfreunden und Freihandelsfreunden hatte damit begonnen. Ein großes Anwachsen der Schutzzollbewegung brachte das protektionistische Vorgehen der Kontinentalstaaten. Doch den Ausschlag zu Gunsten der Protektionisten gab die schwedische Agrarkrise in den 1880er Jahren. Mit Unterstützung der Landwirte — die Industrie war damals noch zu gering vertreten, um eine wirksame Opposition gegen die Freihändler zu entfalten — gewannen die Schutzzöllner 1888 im schwedischen Reichstag die Oberhand. Hauptsächlich wurden Agrarzölle eingeführt, während eine durchgreifende Zolltarifrevision zum Schutze der Industrie erst 1892, als Schweden wieder die volle Zollautonomie erreichte, zum Abschluß gebracht wurde. Seitdem verging bis zum Weltkrieg kaum ein Jahr, in dem Schweden keine Zollerhöhung vornahm. Zwar erlangte Deutschland durch den Handelsvertrag vom Jahre 1906 wesentliche Zollermäßigungen. Aber bereits im zweiten Vertrage, im Jahre 1911, war es gezwungen, wieder höhere schwedische Sätze anzuerkennen [2]).

Ein solches Land, wie das im vorigen Abschnitt geschilderte, bot für die Kaufleute ein gutes Absatzgebiet, und so galt es für den Lübecker Kaufmann, nach dem Abzug der Franzosen seine unterbrochenen Handelsbeziehungen nach dem Norden so schnell wie möglich wieder anzuknüpfen. Die ersten Länder, mit denen er den Handelsverkehr wieder aufnahm,

---

[2]) Vergl. G. Söderberg: a. a. O. S. 7—22, M. Hollenbach: a. a. O. S. 32 bis 37.

waren Rußland und Finnland[3]). Das Geschäft mit Schweden eröffnete zunächst für unabsehbare Zeit eine ziemlich trostlose Perspektive; wurde doch in Lübeck stark bezweifelt, ob es je gelingen würde, den Verkehr mit Schweden „wieder ganz auf den alten Punkt zu bringen[4])". Die Ursachen dieser Schwäche lagen vornehmlich in der Unglücksperiode 1807—13 und in den Zolleinrichtungen beider Staaten. Wie die Lübecker Zollpolitik, so war auch die Schwedens nicht geeignet, Förderer einer neuen, kräftigen Handelsentwicklung zu sein. Sie war bedingt durch die mißlichen ökonomischen Verhältnisse Schwedens[5]) zu Beginn des 19. Jahrhunderts, deren Besserung und Beseitigung nur durch Fortführung der protektionistischen Handelspolitik erhofft wurden. So trat 1816 ein neuer Zolltarif in Kraft, der nicht weniger als 318 Import- und 53 Exportverbote enthielt[6]), und obwohl sich seit 1823 freiere Ansichten bemerkbar machten, war das Prohibitivsystem bis Mitte des Jahrhunderts leitender Grundsatz der schwedischen Zollpolitik[7]).

Besorgniserregend für Lübeck war weiter die Konkurrenz Hamburgs, das, angeregt durch die direkten Zufuhren aus Schweden während der Jahre 1807—13, mehr als bisher direkte Verschiffungen nach diesem Lande vornahm[8]). Überhaupt hatte Schweden sich in dieser Zeit gezwungen gesehen, die Deckung eines Teiles seines Bedarfes, die Lübeck vordem besorgt hatte, selbst in die Hand zu nehmen[9]).

Die Tabelle 1 (Anhang) gibt einen Überblick über Schwedens Handel mit Lübeck-Hamburg und seinen Schiffsverkehr mit Lübeck in den Jahren 1800—1813. Danach exportierte es 1801—06 nach Lübeck-Hamburg durchschnittlich für rund 1 270 000 Rthlr. spec. und importierte von dort für durchschnittlich rund 285 000 Rthlr. spec., wobei durchschnittlich 375 Schiffe schwedischer Nationalität, die fast ausschließlich den Warenverkehr Schweden—Lübeck und umgekehrt vermittelten, Lübeck anliefen und verließen. Berücksichtigt man nun, daß in

---

[3]) H. K. von Borries: Die Handels- und Schiffahrtsbeziehungen zwischen Lübeck und Finnland. S. 129.

[4]) Kommission für Handlung und Schiffahrt: Akten: Verfall der Handlung, dessen Ursachen und Hilfe dagegen.

[5]) 1803 hatte Schweden wegen Geldmangel Wismar für „1 250 000 Riksdahler Hamburg Banko" verpfänden müssen, und die Kriegskosten und eine schwere Mißernte 1812 hatten die mißlichen ökonomischen Zustände noch wesentlich verschlimmert.

[6]) F. M. Hollenbach: Schweden, seine wirtschaftliche Entwicklung und sein Handel mit Deutschland. S. 33.

[7]) Vergl. oben S. 28. (1824 gab es noch 174 Import- und 28 Exportverbote. 1826 waren sie auf 26 und 9 herabgesunken.)

[8]) Kommission für Handlung und Schiffahrt: Akten über Verfall der Handlung, dessen Ursachen und Hilfe dagegen.

[9]) Teils durch direkten Bezug von den Herkunftsländern, teils durch Eigenfabrikation. So waren während der Franzosenzeit viele Gewerbetreibende aus Lübeck (Blechner, Bürstenbinder, Korbmacher, Nadelmacher usw.) nach Schweden ausgewandert, um der Konskription zu entgehen.

der Folgezeit bis 1813 die Durchschnittsexport- und -importziffer noch die der Vorjahre überstieg, dagegen der Verkehr schwedischer Schiffe in dieser Zeit nach und von Lübeck fast ganzlich still lag, so wird man sich ein ungefähres Bild davon machen können, in welchem Umfange der unmittelbare Handel Hamburgs mit Schweden auf Kosten Lübecks zugenommen hatte.

Nicht ohne Einfluß auf die Höhe des lübeckischen Imports aus Schweden war auch das plötzliche Aufhören des Heringfanges an der schwedischen Küste. Bis 1806 wahren jährlich mehrere Ladungen schwedischer Heringe in Lübeck angekommen; jetzt waren diese Zufuhren auf ein unbedeutendes Minimum herabgesunken[10]).

In dem ersten Jahre nach Beendigung der Franzosenherrschaft fuhren 175 schwedische Schiffe von Lübeck nach Schweden und 179 in umgekehrter Richtung, und bis Ende der 30er Jahre hatte diese Zahl kaum eine wesentliche Veränderung aufzuewisen[11]).

Lübeck schickte in der Hauptsache Kolonial-, Drogen-, Farben- und Apothekerwaren, Woll-, Baumwoll- und Manufakturwaren, Glas- und Steingutwaren, Tabak, Baumwolle, rohe Seide, Leinsaat, Hanf und Wein nach Schweden. Für die Zeit 1820—1831 sind in Lübeck Zollbücher für den Ausgangszoll vorhanden. Wenn diese wegen der vielen Zollunterschleife leider keinen unbedingt sicheren Aufschluß über die genaue Höhe des Exportes nach Schweden geben, so kann man daraus doch ersehen, daß die Ausfuhr nach dort während der 20er Jahre zwar nicht groß war, dagegen relativ eine allmähliche und für einige Waren nicht geringe Steigerung erfuhr.

Die weitaus erste Stelle nahmen die Kolonialwaren, vorwiegend Kaffee, Reis, Pflaumen, Zucker und Rosinen ein. Nach den Zollbüchern wurden 1820 ca. 3115 Pfd. Kaffee, ca. 32300 Pfd. Reis, ca. 18270 Pfd. Pflaumen, ca. 19750 Pfd. Zucker und ca. 10620 Pfd. Rosinen exportiert. Von diesen Artikeln hatte Kaffee in den folgenden Jahren die größte Steigerung aufzuweisen. Seine Ausfuhr betrug 1821 ca. 11950 Pfd., 1827 ca. 50300 Pfd. und 1829 sogar ca. 97650 Pfd., das wäre eine Vermehrung um ca. 3034,8% in 9 Jahren. Die übrigen Hauptposten des Kolonialwarenexportes hatten ebenfalls einen beachtenswerten Zuwachs zu verzeichnen. 1829 war die Ausfuhr an Zucker auf ca. 116400 Pfd.[12]), an Rosinen auf ca. 27015 Pfd. und an Pflaumen auf ca. 46725 Pfd. gestiegen. Nur die Reisausfuhr war von ca. 32300 Pfd. auf ca. 20725 Pfd. gefallen[13]).

---

[10]) Kommission für Handlung und Schiffahrt: Akten über Verfall der Handlung, dessen Ursachen und Hilfe dagegen.

[11]) Vergl. Anhang Tabelle 5.

[12]) 1826 hatte sie vorübergehend sogar ca. 288525 Pfund betragen.

[13]) Vergl. Anhang Tabelle 2.

An hauptsächlichsten Drogen-, Farben- und Apothekerwaren kamen Vitriol, Terpentin, Oker, Farbehölzer und Fenchel in steigenden Quantitäten nach Schweden. Der Export von Bleiweiß fiel 1821 von ca. 34550 Pfd. des Vorjahres auf ca. 7100 Pfd., erholte sich jedoch in den nächsten Jahren wieder etwas und hatte 1829 eine Höhe von ca. 13100 Pfd. Recht bedeutend war auch die Exportzunahme von Woll- und Baumwollwaren, Garn und besonders Twist. Während die Ausfuhr dieser Artikel im Jahre 1820 noch sehr gering war, hatte sie 1829 für Baumwollwaren bereits einen Wert von ca. 20600 Mark Banko, für Wollwaren ca. 29350 Mark Banko, für Garn ca. 12025 Mark Banko und für Twist ca. 89520 Mark Banko. Außerdem wiesen die Zollbücher für Twist noch eine Ausfuhr von ca. 4150 Pfd. ohne Preisangabe auf, so daß der Wert nicht festgestellt werden konnte. Der Seidenexport hatte sich in den Jahren 1820—1829 fast verdoppelt bei einem Maximum von ca. 34450 Mark Banko im Jahre 1826, und die Ausfuhrmenge von Hanf und Hanfhede vermehrte sich in derselben Zeit in gleichem Verhältnis bei einem Maximum von ca. 33080 Pfd. im Jahre 1826. Sehr unbeständig war der Export von Leinsaat. Bis 1827 wurden durchschnittlich ca. 25,8 t ausgeführt. Demgegenüber wies das Jahr 1829 mit 219 t einen außerordentlichen Zuwachs auf. Günstig entwickelte sich auch die Steingut- und Glaswarenausfuhr, dagegen zeigten die Zollbücher für die des Tabaks eine fortgesetzt fallende Tendenz an. Sie verminderte sich von ca. 93500 Pfd. des Jahres 1820 auf ca. 14650 Pfd. des Jahres 1829[14]).

Von geringerer Bedeutung war der Lübecker Import von Schweden, der an Umfang wohl größer, an Wert aber viel geringer war als der Export. So z. B. stand im Jahre 1831 dem schwedischen Export aus Lübeck-Hamburg in Höhe von 2024471 Rthlr. Schwed. Banko ein Import nach diesen Städten von nur 875235 Rthlr. Schw. Banko gegenüber[15]). Lübeck führte fast ausschließlich die Naturprodukte Schwedens ein, von denen Holz, Eisen und Kupfer an der Spitze standen[16]).

Schweden spielte in den 20er Jahren keine hervorragende Rolle in Lübecks Außenhandel, dessen Schwergewicht besonders in den Handelsbeziehungen mit Finnland lag. Auch das nächste Dezennium brachte in seiner ersten Hälfte keine wesentliche Positionsveränderung. Erst in der zweiten Hälfte der 30er Jahre setzte eine erfreuliche Belebung des lübeck-

---

[14]) Diese Aufzeichnungen stehen im Gegensatz zu G. Söderberg (Die Handelsbeziehungen zwischen Schweden und Deutschland), der für diesen Zeitraum eine Verdreifachung der Tabakausfuhr nach Schweden behauptet. Vergl. auch Anhang Tabelle 2.

[15]) Statistik von Schweden von C. af. Forsell, übersetzt von A. G. F. Freese. S. 181.

[16]) G. Söderberg: Die Handelsbeziehungen zwischen Schweden und Deutschland. S. 74. (Zahlenmäßige Angaben über die Höhe des Importes aus Schweden sind in Lübeck nicht vorhanden.)

schwedischen Handels ein. Schon in dem Bericht des Generalkonsuls Michaelson vom 31. Januar 1837 aus Stockholm über Schwedens auswärtigen Handel im Jahre 1836 heißt es, daß „mannigfaltige Verhältnisse mit Sicherheit darauf schließen lassen, daß der Warenzug über Lübeck für Stockholm und die nördlich gelegenen Plätze jährlich zunehmen und sich einzig auf Lübeck beschränken wird". Nur ein Schiff mit „einer Ladung von genügendem Wert" war in dieser Zeit direkt von Hamburg in Stockholm angekommen[17]). Allmählich fing im lübeck-schwedischen Handelsverkehr die lübeckische Zollrevision von 1833, die den Fortfall jeglichen Ausfuhrzolls brachte, an, sich günstig auszuwirken; denn neben der schnellen Besorgung der Absendungen durch die Lübecker Handelshäuser und Spediteure und der niedrigen Fracht wurde dieser Aufschwung noch der Verringerung „der sonstigen Unkosten" zugeschrieben[18]). Nach schwedischen Angaben hatte 1839 die Einfuhr von Lübeck einen Wert von ca. 4320190 Rthlr. Schw. Banko[19]) und die Ausfuhr nach Lübeck einen Wert von ca. 663031 Rthlr. Schw. Banko[20]). Der schwedische Import aus Lübeck allein war Ende der 30er Jahre gut doppelt so groß wie der aus Hamburg und Lübeck zusammen im Jahre 1831, und der Export nach Lübeck hatte fast die gleiche Höhe wie der nach beiden Hansestädten zu Beginn des Jahrzehntes. Auffallend ist der große Exportüberschuß Lübecks nach Schweden im Gegensatz zum Handel Preußens und Mecklenburgs mit Schweden, der sich auf ein Verhältnis 6,8 : 1 für den Export zum Import stellte. Dieser Lübecker Export, verbunden mit dem Hamburgs, bildete die Grundpfeiler des deutsch-schwedischen Handels überhaupt. Ihm verdankte Deutschland seine günstige Handelsbilanz gegenüber Schweden. Er machte für den schwedischen Außenhandel den Lübecker Platz unentbehrlich[21]). In den nächsten Jahren nahmen die kommerziellen Beziehungen mit Schweden dann eine so günstige Fortentwicklung, daß Lübeck bis 1859 für sich den Ruf, das Bezugsland für Schweden zu sein, in Anspruch nehmen konnte[22]).

---

[17]) Siehe Bericht des Generalkonsuls Michaelson vom 1. Januar 1837.
[18]) Daselbst.
[19]) Dieser hohe Wert war nicht zum geringen Teil auf die bedeutende Einfuhr von unverarbeitetem Silber, die 1839: 44284 Pfd. betrug, zurückzuführen.
[20]) Neue Lübeckische Blätter, Jahrg. 1842. S. 1.
[21]) Vergl. G. Söderberg: a. a. O. S. 78.
[22]) R. Keibel: a. a. O. S. 82.

VI.

Lübecks Handelsbeziehungen mit Schweden in den Jahren 1840—68. [1])

Die durch die Franzosenzeit verursachte Stagnation in Lübecks Handel war zu Beginn dieser Periode überwunden [2]). Mit zäher Energie hatte sich die alte Hansestadt gegen die Konkurrenz Kiels, Stettins und Hamburgs durchgesetzt und die Führung im nordischen Verkehr wieder an sich gerissen. In eine sehr bedrohliche Lage kam Lübeck noch einmal in den 40er Jahren, als es sich vergeblich bemühte, Dänemark zu bewegen, den Bau der Lübeck-Büchener Eisenbahn, die indirekte Verbindung mit Hamburg, zu gestatten, während Kiels und Stettins Wettbewerb durch den Anschluß an das im Entstehen begriffene deutsche Eisenbahnnetz außerordentlich gesteigert wurde. Im Handel Lübecks mit Schweden machte sich die Rivalität Kiels [3]), dessen schwedischer Speditionsverkehr in einer für Lübeck sehr beunruhigenden Weise während dieser

---

[1]) Wie in der vorigen Periode ist auch dieses Mal nur eine mangelhafte und lückenhafte Ein- und Ausfuhrstatistik vorhanden, wobei in der Hauptsache schwedische Zahlen verwandt sind. Mit welchen Faktoren unter diesen Umständen bei einem Vergleich der Gesamt-Wert-Einfuhr mit der Gesamt-Wert-Ausfuhr zu rechnen ist, haben wir bereits oben S. 28 auseinandergesetzt. Ergänzend soll aber noch erwähnt werden, daß die Total-Ein- und -Ausfuhr einmal in Rthlr. Schw. Banko, ein andermal in schw. Kronen, die in einem Wertverhältnis von 1,15 zu 1,12 stehen, angegeben ist. Dieses Wertverhältnis ist bei der Darstellung berücksichtigt worden.

Was die einzelnen Warengruppen anbetrifft, so handelt es sich bei der lübeckischen Ausfuhr nach Schweden um schwedische Gewichtsangaben, während die Einfuhrgewichte von uns z. T. nach den lübeckischen Einfuhrlisten errechnet, z. T. (seit 1856) den tabellarischen Übersichten über den lübeckischen Handel entnommen sind. Dabei ist aber zu beachten, daß die Vergleichbarkeit der Zahlen untereinander nur bedingt möglich ist, weil der Statistik anfangs das lübeckische Pfund = 483,89 g und seit 1861 das Zollvereins-Pfund = 500 g zugrunde liegt.

[2]) N. Rasmussen: a. a. O. S. 39.

[3]) Der Verkehr Stettins mit Schweden war noch sehr geringfügig und nahm erst in den 40er Jahren seinen allmählichen Aufschwung. (Neue Lübeckische Blätter, Jahrg. 1844, S. 400.) Auch Hamburg machte wenig Konkurrenz. 1850 kamen dort aus Schweden und Norwegen zusammen nur 70 Schiffe an und ebenso viele liefen nach diesen Ländern von Hamburg aus.

Zeit zunahm[4]), am unangenehmsten bemerkbar. Es schien tatsächlich, als ob Dänemarks Isolierungspolitik jetzt Erfolg hätte; denn die Schweden hatten bereits den vermehrten Handelsbeziehungen mit Kiel durch Einrichtung einer Dampfschiffahrt von Stockholm nach dort Rechnung getragen[5]), während sie andererseits ankündigten, in Kürze die seit 1835 mit Lübeck bestehende wegen Nichtkonkurrenzfähigkeit mit der Kieler Linie eingehen zu lassen[6]). Die Lübecker Kaufleute waren sich vollkommen des Ernstes einer solchen Maßnahme bewußt und daher mit allen Kräften bemüht, die Einstellung zu verhindern. Vorerst gelang es ihnen, die Dampfschiffahrt wenigstens für das Jahr 1847 sicher zu stellen, indem sie den von Schweden wiederholt gerügten Mangel der unvorteilhaften und verhältnismäßig teuren Transportmöglichkeit zwischen Lübeck und Travemünde für die von Hamburg kommenden und für die in Travemünde liegenden schwedischen Schiffe bestimmten Güter beseitigten[7]).

Dieser Zeitgewinn war für die bedrängte Stadt ausreichend; denn als sie im gleichen Jahre mit Unterstützung des deutschen Bundes, Englands, Frankreichs und der nordischen Staaten Dänemark bewog, in der Eisenbahnfrage nachzugeben, waren die schwerstwiegenden Bedenken der schwedischen Reederei aus dem Wege geräumt. Kiels Handelspolitik, den größten Teil des schwedischen Warenverkehrs in seiner Hand zu vereinigen, hatte damit zu derselben Zeit ein

---

[4]) W. Haas: Bestrebungen und Maßnahmen zur Förderung des Kieler Handels in Vergangenheit und Gegenwart. S. 177. Vergl. auch Stockholmfahrer-Archiv Nr. 67: Dringende Vorstellung der Bürgerschaft an den Senat betr. Verminderung des Warenzolls über Lübeck pp. vom 21. April 1845.

[5]) Kommission für Handlung und Schiffahrt: Protokollbücher: Protokoll vom 19. April 1846.

[6]) Kommission für Handlung und Schiffahrt: Protokollbücher: Protokoll vom 19. April 1846.

[7]) Bei diesen Transporten war nämlich der Übelstand vorherrschend, daß die für die an jedem Donnerstagnachmittag abgehenden schwedischen Dampfschiffe bestimmten Leichter schon am Mittwoch durch das Travedampfschiff nach Travemünde bugsiert werden mußten, weil das letztere am Donnerstag von den Schiffen beansprucht wurde, die von Travemünde nach Petersburg abgingen. Die Güter kamen für die schwedischen Schiffe aus Hamburg aber erst am Donnerstagmorgen in Lübeck an und waren daher auf den teuren Landtransport nach Travemünde angewiesen. Die nun mit der Petersburger Reiheschiffahrt von Lübeck geführten Verhandlungen zwecks Verlegung des Abfahrttermins auf den Dienstag führten zu einem Erfolg, so daß das Travedampfschiff fortan am Donnerstag für das Bugsieren der Leichter nach den schwedischen Schiffen zur Verfügung stand. Auf diese Weise konnten die Hamburger Güter jetzt den Wasserweg von Lübeck nach Travemünde benutzen, wodurch eine nicht unbedeutende Frachtverbilligung gewährleistet war. (Kommission für Handlung und Schiffahrt: Protokollbücher: Protokoll vom 24. Februar und 2. März 1847.)

ebenso klägliches Fiasko erlitten[8]) wie seine Anstrengungen, zum Vorort des gesamten nordischen Handels zu werden. Seit 1850 schied es auf immer als ernstlicher Wettbewerber aus, indem es sich von nun an fast ausschließlich wieder seinen wirtschaftlichen Beziehungen zu Dänemark, die die Grundlagen seines Handels bildeten[9]), widmete.

Wohl wurde Lübecks Handel mit Schweden zeitweilig durch Kiel geschwächt, doch war es nicht möglich gewesen, seine glänzende Entwicklung während der 40er Jahre zurückzuhalten. Im Jahre 1844 konnte das wirtschaftlich und kommerziell starke England, das seit dem 18. Jahrhundert seine Stellung an der Spitze des schwedischen Handels behauptet hatte, nicht mehr verhindern, daß Lübeck ihm im Exportgeschäft diesen Vorrang ablief und es im weiten Abstand auf den zweiten Platz verwiesen wurde. Schon 1845 stand die Ausfuhr Lübecks nach Schweden von Rdr. Banko 6 877 000 einer solchen Englands von nur Rdr. Banko 2 411 000 gegenüber. Von der gesamten schwedischen Wareneinfuhr besorgte Lübeck 50% und Großbritannien 33%[10]), was sich noch weiterhin auf Kosten des letztgenannten Staates zu Gunsten des ersteren verschob. In Deutschland konnte sich kein Handelsplatz, weder Hamburg noch die gesamten preußischen und mecklenburgischen Häfen, mit Lübeck messen, auf das nicht selten 75% des ganzen deutsch-schwedischen Umsatzes fiel[11]) und dessen Übergewicht während der ganzen Periode bis Ende der 60er Jahre unerschütterlich blieb.

Die Quantitäten der von und über Lübeck nach Schweden exportierten Güter wiesen in den ersten 40er Jahren wenige Veränderungen auf[12]). Die hohe Einfuhr Schwedens zu Beginn dieses Zeitabschnittes im Werte von 3 983 330 Rthlr. Schw. Banko war lediglich auf die große Verschickung von Gold und Silber zurückzuführen, und mit dem Fehlen solcher Metallsendungen fiel sie 1842 wieder auf 2 766 470 Rthlr. Schw. Banko[13]). Ein plötzliches Emporschnellen der Lübecker Exportziffer auf das dreifache des Jahres 1843 wird mit der Aufhebung des Speditionszolles festgestellt[14]). Sie konnte sich allerdings zunächst nicht auf diesem Stand halten, so daß sich, wie 1846 und 1848, nur ein Verhältnis von 1:2 ergab[15]). Mit dem Abschluß des lübeck-schwedischen Handesvertrages

---

[8]) Während Lübeck Anfang der 50er Jahre nach den 4 nordischen Ländern Schweden, Rußland, Finnland und Norwegen ca. 1 170 000 Ztr. ausführte, betrug die gesamte Ausfuhr der begünstigten holsteinischen Häfen dorthin nur 140 320 Ztr., d. i. ein Achtel der Lübecker Ausfuhr. (Siewert: a. a. O. S. 7.)

[9]) N. Rasmussen: a. a. O. S. 111.

[10]) Vergl. Anhang Tabelle 3.

[11]) G. Söderberg: a. a. O. S. 91.

[12]) Neue Lübeckische Blätter, Jahrg. 1844. S. 197.

[13]) Daselbst. Vergl. auch Anhang Tabelle 6.

[14]) 1845.

[15]) Vergl. Anhang Tabelle 6.

im Jahre 1852 und unter dem immer größer werdenden Einfluß freihändlerischer Ideen auf die schwedische Handelspolitik[16]) trat dann aber, abgesehen von dem durch die Geld- und Handelskrise von 1857 verursachten Rückschlag, eine sehr günstige Konjunktur ein. Die schwedische Statistik gibt bereits für 1859 einen Import aus Lübeck von 15660000 Kronen an, der 1862 auf 26301000 Kronen anwuchs. 1863 verminderte sich dieser Wert zwar wieder um rund 5 Millionen Kronen, erwies sich aber später trotz der Kriegswirren in Deutschland für den Rest der Zeit bis 1868 ziemlich stabil[17]).

Im Gegensatz zu den preußischen und schleswig-holsteinischen Häfen zog Lübeck nämlich aus dem deutsch-dänischen Krieg eher Gewinn als Schaden[18]), indem es, da es von seinem Rechte, im Falle eines Reichskrieges neutral zu bleiben, Gebrauch machte, den gesamten dänisch-schwedischen Verkehr an sich zog[19]). Die durch den deutsch-österreichischen Krieg verursachte allgemeine Geschäftsstockung in Deutschland machte sich dagegen auch in Lübecks Handelsbeziehungen mit Schweden störend bemerkbar.

In welchem Maße die einzelnen Warengruppen an der Exportsteigerung Anteil hatten, entzieht sich bis Ende der 50er Jahre infolge Fehlens jeder statistischen Aufzeichnung unserer Kenntnis. Als vornehmliche Ausfuhrartikel nach Schweden wurden 1842 Kaffee, Manufakturen, ganz- und halbwollene Tücher, baumwollene Tücher, Tülle, ganz- und halbseidene Tücher, Friese, Wolle, Farbstoffe, Häute, Felle, Glas, Porzellan, Gewürze, Spirituosen und unverarbeitetes Gold und Silber angegeben[20]). Von diesen Waren schien nur die Ausfuhr ganz- und halbseidener Manufakturen fortgesetzt zu steigen[21]); sie war 1842 etwa 50% höher als die des Jahres 1841. Der Wollexport erreichte dafür 1842 nicht die Hälfte des Vorjahres, und als Mitte der 60er Jahre durch die guten Aussichten des Viehtransportes nach England die Viehzucht in Schweden nennenswerte Fortschritte machte, ging er weiter beträchtlich zurück[22]).

Kolonial- und Textilwaren wurden wieder an erster Stelle von Lübeck nach Schweden zum Versand gebracht, und unter den Kolonialwaren trat noch immer am meisten Kaffee hervor. Kaffee war in Schweden ein sehr beliebtes Genußmittel. Im Jahre 1740 wurde berechnet, daß bei einer Bevölkerung von 1600000 Seelen ein Kaffeekonsum von $^1/_3$ Lot auf den Kopf kam. Hundert Jahre später war er auf 24 Lot pro Kopf bei

---

[16]) F. M. Hollenbach: a. a. O. S. 34.
[17]) Vergl. Anhang Tabelle 6.
[18]) A. Dullo: a. a. O. S. 132 und R. Keibel: a. a. O. S. 86.
[19]) N. Rasmussen: a. a. O. S. 113. Vergl. auch H. Brockmann: Handelsbericht über das Jahr 1864.
[20]) Neue Lübeckische Blätter, Jahrg. 1842. S. 1.
[21]) Neue Lübeckische Blätter, Jahrg. 1844. S. 197.
[22]) G. Söderberg: a. a. O. S. 92.

einer Einwohnerzahl von 3600000 angewachsen[23]). Dementsprechend war auch die Exportsteigerung Lübecks. Die Kaffeeausfuhr Lübecks nach Schweden im Jahre 1848 von 473687 Pfd. hatte 1856 die zweite Million überschritten, und erreichte drei Jahre später mit 3040000 Pfd. ihren Höhepunkt. Dann erlitt sie einen plötzlichen Sturz um mehr als 50% und betrug in der Hälfte der Zeit bis 1867 nicht einmal 1 Million Pfund jährlich[24]). Ende der 60er Jahre wurde der Lübecker Kaffeehandel nach Schweden fast gänzlich von dem Hamburgs verdrängt. Schwedens Kaffeebedarf wurde von nun an direkt von dem Hauptkaffeemarkt Hamburg gedeckt, dessen Export den Lübecker 1867 bereits um rund 500000 Pfd. überflügelte[25]).

An Textilwaren wurden vorwiegend Gewebe, die sowohl deutschen, französischen wie englischen Ursprungs waren und vom Lager Hamburg geholt wurden, nach Schweden geschickt. 1862 exportierte Lübeck für ca. $1^1/_2$ Millionen Pfund, und auch die Tatsache, daß die schwedische Textilindustrie durch Association leistungs- und konkurrenzfähiger geworden war und ihre Erzeugnisse sogar Gegenstand der Ausfuhr ihres Landes wurden[26]), hatte auf die Höhe des lübeckischen Gewebeexportes keinen nennenswerten Einfluß[27]).

Zu erwähnen sind noch die jährlich von Lübeck nach Schweden kommenden Tabaksmengen, wenn sie auch im 10-jährigen Durchschnitt[28]) nur den vierten Teil der Gewebeausausfuhr erreichten[29]), denn der Tabakskonsum Schwedens wurde fast ausschließlich von Bremen bestritten.

Durch die Ausfuhr dieser hochwertigen, arbeitsschweren Produkte wurde die günstige Handelsbilanz Lübecks gegenüber Schweden bedingt. So übertraf der schwedische Einfuhrwert aus Lübeck im Jahre 1840 $4^1/_2$ mal den Exportwert. Die Lübecker bezogen wie immer aus Schweden die an Wert geringen Naturprodukte dieses Landes, und es ist daher sehr merkwürdig, daß in den 40er Jahren bis Mitte des 19. Jahrhunderts zeitweise statistisch ein Überschuß der Werteinfuhr über die Wertausfuhr festzustellen ist[30]). Ein solches Mißverhältnis auf eine grundlegende Veränderung der gegenseitigen Handelsbeziehungen zurückzuführen, wäre verfehlt; vielmehr dürfte es durch die in diesen Jahren von Lübeck importierten größeren Silbermengen[31]) (unverarbeitetes und

---

[23]) Derselbe: a. a. O. S. 83.
[24]) Vergl. Anhang Tabelle 7.
[25]) Lübeckische Kaffeeausfuhr 1867 nach Schweden 776000 Pfund. Hamburgische Kaffeeausfuhr 1867 nach Schweden 127300 Pfund. (Vergl. G. Söderberg: Tabelle 7.)
[26]) G. Söderberg: a. a. O. S. 91.
[27]) Vergl. Anhang Tabelle 7.
[28]) 1856—66.
[29]) Vergl. Anhang Tabelle 7.
[30]) 1843 betrug dieser Überschuß 1210000 Rthlr. Schw. Banko. (G. Söderberg: a. a. O. S. 80.) Vergl. auch Anhang Tabelle 6.
[31]) Vergl. Neue Lübeckische Blätter, Jahrg. 1844. S. 197.

gemünztes Silber), sowie durch den um diese Zeit von Lübeck in großem Maßstabe nach dem Norden betriebenen Schleichhandel, der statistisch nicht erfaßt werden kann, hervorgerufen sein. Vor allem wurden auf diese Weise viele Quantitäten Gewebe von beträchtlichem Wert von Lübeck und Hamburg nach Schweden geschmuggelt[32]). Tatsächlich hatte die Einfuhr aus Schweden in keiner Weise mit der Ausfuhr gleichen Schritt gehalten. Man kann sogar behaupten, daß sie kaum auf eine Entwicklung zurückblicken konnte, da sie in den 1860er Jahren noch ungefähr denselben Wertbestand hatte wie am Schlusse des 4. Dezenniums des 19. Jahrhunderts.

Unter den Artikeln, die Lübeck aus Schweden importierte, waren Holz, Stangeneisen, Kupfer und Stahl die wichtigsten; neben ihnen gingen noch Kalk, der aus Gotland kam, und Teer in ansehnlichen Ladungen bis zu ca. 18624 t und ca. $74^1/_4$ Last bzw. ca. $39077^1/_2$ t jährlich ein[33]).

Das Schwergewicht des Importgeschäftes Lübecks lag im Holzhandel. Hielt sich sein Absatz bis 1851, solange er sich nur auf die Nachbargebiete, soweit diese leicht und schnell zu erreichen waren, erstreckte, zunächst in bescheidenen Grenzen, so nahm er mit Beginn der Erschließung des Hinterlandes durch die Eisenbahnen, besonders nach der Eröffnung der Strecke Lübeck — Hamburg, an Umfang bedeutend zu[34]). Lübeck wurde jetzt „zum Haupteinfuhrhafen nordeuropäischer Hölzer für ganz Mittel- und Westdeutschland[35])".

Zu den ersten Bezugsländern forstwirtschaftlicher Produkte Nordeuropas gehört Schweden, dessen feste Bodenfläche rund zur Hälfte mit Wald bestanden ist[36]). Seine Holzverschiffungen nach Deutschland waren hauptsächlich auf Lübeck gerichtet. Preußen, Hamburg und Bremen bezogen direkt sehr wenig Holz aus Skandinavien. Jedoch stieg die Importziffer Preußens nach der Einverleibung Schleswig-Holsteins so bedeutend, daß Preußen hinsichtlich der Holzeinfuhr aus Schweden Lübeck ebenbürtig zur Seite trat[37]).

Lübeck holte in der Hauptsache Schnittware aus Schweden[38]), nämlich Bretter, Planken, Balken, Sparren, Spieren, Stabholz und zeitweise in kleinen Mengen Latten[39]). Die Einfuhr dieser Hölzer hatte 1848—52, in den Jahren günstiger Konjunktur im Holzhandel, zum größten Teil einen ständigen Zuwach serfahren. Sie vermehrte sich für Bretter und Planken von ca. 29947 Zwölfter[40]) auf ca. 78175 Zwölfter, für Balken

---

[32]) G. Söderberg: a. a. O. S. 178, schätzt auf 2 Mill. Kr. jährlich.
[33]) Vergl. Anhang Tabelle 8.
[34]) H. Hannemann: a. a. O. S. 12 und 13.
[35]) Derselbe: a. a. O. S. 2.
[36]) C. Frahne: Das Wirtschaftsleben Schwedens. S. 48.
[37]) G. Söderberg: a. a. O. S. 95.
[38]) H. Hannemann: a. a. O. S. 20.
[39]) Latten bezog Lübeck vorwiegend aus Rußland — Finnland.
[40]) Zwölfter = 12 Stück.

und Sparren von ca. 20340 Stück auf ca. 23562 Stück, während dem Import an Stabholz im Jahre 1848 von ca. 10130 Stück und 1979 Ring nur ein solcher von 6745 Stück und 1852 Ring im Jahre 1852 gegenüberstand[41]).

Auf diese Zeit des Aufschwungs folgte dann im Holzhandel bis 1862 ein Rückschlag bzw. Stillstand, der durch die Störungen des Krieges der Westmächte mit Rußland[42]) und durch die Krise von 1857 hervorgerufen war. Die Läger der Importeure waren jetzt wegen des schlechten Absatzes ständig überfüllt, und viele kleine Schiffe von Gotland, Oskarshamn, Calmar und anderen Häfen Südschwedens liefen daher nicht wie gewöhnlich Lübeck an, sondern mußten andere Plätze aufsuchen[43]).

Die ersten Anzeichen einer erneuten Belebung des Holzhandels stellten sich im Jahre 1862 ein. 1864 war die gesamte Holzeinfuhr Lübecks schon so groß geworden, daß sich die Holzläger als zu klein erwiesen und man an die Herrichtung neuen Anlagen denken mußte[44]). Die Eröffnung der Eisenbahn nach Hamburg brachte weiter ein starkes Anschwellen der Importziffer. Schweden nahm einen sehr lebhaften Anteil an dieser Entwicklung, die trotz der Kriege von 1864 und 1866 bis Ende dieser Periode andauerte. Die Zufuhren an Brettern und Planken stiegen unaufhörlich in sechs Jahren von 80323 Zwölfter auf 200305 Zwölfter. Balken, Sparren, Spieren und Stabholz dagegen wiesen schwankende Einfuhrmengen auf. Das Maximum für Balken, Sparren und Spieren mit 72169 Stück lag im Jahre 1867, während die größten Stabholzsendungen (53904 Stück) 1865 in Lübeck ankamen[45]).

Der Lübecker Holzhandel mit Schweden erzielte somit in den letzten 20er Jahren für die dominierenden Bretter und Planken eine Umsatzsteigerung von 568,9% und für Balken und Sparren 254,8%. Dabei ist aber zu berücksichtigen, daß am Schlusse dieses Zeitabschnittes ein gewisses Quantum Bretter nur als Transit über Lübeck ohne die Vermittlung der Kaufleute nach Hamburg ging, da in Schweden um diese Zeit die ersten Versuche von den Holzexporteuren unternommen wurden, Hamburg mehr denn je ohne den Zwischenhändler Lübeck direkt zu beliefern[46]).

Die zweite Gruppe der Importwaren, Eisen, Kupfer und Stahl, spielte eine weniger wichtige Rolle. Anfänglich kamen allerdings die größeren Mengen schwedischen Eisens über Lübeck nach Deutschland, aber auf die Dauer konnte die Stadt diesen Vorsprung nicht halten. Sie mußte bald der verschärften Konkurrenz Preußens und um die Mitte der 1860er Jahre

[41]) Vergl. Anhang Tabelle 8.
[42]) Vergl. H. Brockmann: Handelsberichte über das Jahr 1856.
[43]) G. Söderberg: a. a. O. S. 95.
[44]) H. Brockmann: Handelsbericht über das Jahr 1864.
[45]) Vergl. Anhang Tabelle 8.
[46]) G. Söderberg: a. a. O. S. 96.

auch der Hamburgs, nachdem die direkten Eisenzufuhren bei gleichzeitigem Rückgang des lübeck-schwedischen Eisenhandels erheblich zunahmen, weichen[47]). Abnehmer schwedischen Eisens waren für Lübeck die Nachbargebiete, Hamburg, Hannover und daneben Amerika[48]).

Vergleichen wir die jährlichen Eisen-, Kupfer- und Stahleinfuhren seit 1840, so können wir mit 1847 abschließend feststellen, daß sie nur unbeachtlichen Veränderungen unterworfen waren. Relativ am günstigsten schnitt der Kupferimport ab, der 1848 bis 1854 von ca. 463716 Pfd. auf ca. 2347240 Pfd. und 91 Stück stieg, von da ab jedoch Mühe hatte, sich auf dieser Höhe zu halten[49]). Bei Stahl machte sich eher eine steigende als fallende Tendenz geltend. Eisen wurde von Schweden in Stangen, Bünden, Platten und als Eisenblech geliefert. Über ihre Zufuhren wurde 1864 berichtet, daß sie in den letzten vier Jahren erfreulich zugenommen und ca. 6—7 Millionen Pfund jährlich betragen hätten, wogegen in den sechs Jahren vorher nur ungefähr 4—5 Millionen Pfund Eisen jährlich in Lübeck angekommen waren[50]).

Zollpolitische Maßnahmen in Schweden dürften nicht unwesentlich auf den lübeck-schwedischen Eisenhandel anregend gewirkt haben. Infolge außerordentlich niedriger Preise lagen die Eisenwerke und -fabriken jenes Landes wirtschaftlich schwer danieder. Mehrere Werke waren bereits eingegangen. Die schwedische Regierung hatte daher, um den Bedrängten zu helfen und den Export zu erleichtern, zum Mittel der Herabsetzung des Zolls auf ausgehendes Eisen und Metalle gegriffen[51]). Ihm folgte 1856 die Aufhebung des Exportverbotes für Roheisen[52]), das jetzt in kleineren Posten nach Lübeck verschifft wurde. Gleichzeitig erreichte die Eiseneinfuhr aus Schweden das Maximum von ca. 8 Millionen Pfund. Das neue Jahrzehnt brachte aber wieder eine ungünstige Konjunktur für schwedisches Eisen, so daß dessen Importen in großen Mengen in Lübeck ausblieben. 1867 standen sie wieder auf demselben Niveau wie zu Beginn des behandelten Zeitabschnittes.

Außer diesen Hauptimportartikeln holte Lübeck noch Felle, Häute, Lumpen, Nägel, Zündhölzer usw. aus Schweden. Sie einer eingehenden Besprechung zu unterziehen, lohnt sich wegen ihrer geringen Quantitäten nicht.

---

[47]) Derselbe: a. a. O. S. 93.
[48]) Vergl. Neue Lübeckische Blätter, Jahrg. 1844. S. 197.
[49]) Vergl. Anhang Tabelle 8.
[50]) Vergl. Neue Lübeckische Blätter, Jahrg. 1844. S. 78 und Anhang Tabelle 8.
[51]) Daselbst: S. 105.
[52]) G. Söderberg: a. a. O. S. 93.

VII.

Der Handelsvertrag zwischen Lübeck und Schweden vom Jahre 1852.

Während Preußen 1827, Hannover 1837, Hamburg und Bremen 1841, Oldenburg 1843 und Mecklenburg 1846 mit Schweden einen Handels- und Schiffahrtsvertrag abschlossen[1]), führten die Verhandlungen zwischen Schweden und dem für das Königreich wichtigsten deutschen Staat, Lübeck, erst Mitte des 19. Jahrhunderts zu einem Ergebnis. Bis dahin hatten auf beiden Seiten mangelnde Abschlußbereitwilligkeit, hartnäckiges Festhalten an den einmal aufgestellten Forderungen und Bedingungen und auf städtischer Seite die aus der Franzosenzeit stammende finanzielle Notlage einer Einigung der Kontrahenten entgegengestanden.

Lübeck verpaßte den günstigen Augenblick, als es ablehnte, sich an den Besprechungen zwischen Hamburg und Bremen einerseits und Schweden andererseits über einen Schiffahrtsvertrag im Jahre 1835, der später (1841) zu einem Handels- und Schiffahrtsvertrag erweitert wurde, zu beteiligen. Die Stadt versprach sich wenig Vorteile von diesen Verträgen. Der Warenverkehr zwischen ihr und Schweden wurde von den konkurrenzfähigeren schwedischen Schiffen besorgt, und die Gleichstellung derselben mit den heimischen bedeutete für die schon stark geschwächte Staatskasse einen Ausfall von 7000 bis 8000 Mark Banko jährlich an Lastgeldern[2]). Man wollte aber keine „übergroßen Opfer" bringen, zumal vorausgesetzt wurde, daß der Gegner an seinem Grundsatze, Ein- und Ausfuhr hätten nur auf schwedischen Schiffen zu geschehen[3]), festhalten und nur eine Vergünstigung für die unbedeutenden

---

[1]) Acta Svecica: Acta betr. Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit Schweden i. sp. den Abschluß eines desf. Vertrages betr. 1823—1847—1853. Übersetzung „der schwed. Verfassungssammlung" vom 19. 3. 1846.

[2]) Acta Svecica: Acta betr. Ausfall an Geldern bei Gleichstellung der schwedischen Flagge.

[3]) Demzufolge hatten die auf fremden Schiffen in Schweden eingeführten Waren rund 40% und die von dort ausgeführten 50% mehr an Zoll zu zahlen als die auf schwedischen Fahrzeugen ein- und ausgeführten Artikel. (Vergl. Dr. A. Soetbeer: Schiffahrtsgesetze, sowie Handels- und Schiffahrtsverträge verschiedener Staaten im Jahre 1847. S. 7.)

lübeckischen Erzeugnisse gewähren würde[4]). Diese Annahme erwies sich als irrig. Hamburg und Bremen erzielten 1841 nicht nur die Gleichstellung hinsichtlich der Schiffsabgabe, sondern auch für alle auf ihren Schiffen nach Schweden eingeführten Waren bei der Zollabgabe[5]).

Hatte Lübeck vorher ein gemeinsames Vorgehen der Hansestädte in der Vertragsfrage ausgeschlagen, so war es nun auf einmal zur „Ehrensache" geworden, nicht zurückzubleiben[6]). Die finanziellen Bedenken wurden sogar als „nicht erheblich" angesehen[7]). Es war jedoch zu spät, das Versäumte nachzuholen. Was Lübeck vielleicht mit Hilfe seiner Schwesterstädte erreicht hätte, wurde der alleinstehenden Stadt versagt. Außerdem beging es noch den taktischen Fehler, den schwedischen Geschäftsträger in Hamburg bei Anknüpfung der Verhandlungen zu umgehen und sich des Generalkonsuls Michaelson in Stockholm zu bedienen. Die Bemühungen des letzteren waren erfolglos. Die schwedische Regierung gab einen abschlägigen Bescheid[8]). Michaelson empfahl darauf, die Gegenseite durch einen Verzicht auf die aus den Freiheitskriegen stammende lübeckische Forderung in Höhe von 50000 Frankfurter Gulden gefügig zu machen. Der Senat aber lehnte strikte ab[9]) und wies Michaelson energisch zurecht, als er von einem eigenmächtigen Handeln des Generalkonsuls in dieser Angelegenheit erfuhr[10]). Eine Verständigung mit Stockholm wurde für aussichtslos gehalten und auf einen geeigneteren Zeitpunkt verschoben, wobei man im geheimen die Hoffnung hegte, daß die Widerspenstigen früher oder später von selbst klein beigeben würden[11]). Diese abwartende Stellungnahme war mit dem Zustandekommen eines Traktates zwischen Schweden und dem letzten der Nachbarstaaten Lübecks, Mecklenburg, unhaltbar geworden. Der Senat entschloß sich daher, seinerseits erneut die Initiative zu ergreifen. Er rechnete jetzt auf ein größeres Entgegenkommen der Schweden, auf deren Seite sich „die nicht unbegründete Besorgnis, es möchte

---

[4]) Acta Svecica: Auszug aus dem Protokoll der Kommission für Handlung und Schiffahrt vom 5. 8. 1840.

[5]) Daselbst: siehe Schreiben von Herrn Senator Bremer Hamburg vom 25. 4. 1841 an Herrn Senator Torkuhl.

[6]) Daselbst: Auszug aus dem Protokoll der Kommission für Handlung und Schiffahrt vom 15. 3. 1841.

[7])Acta Svecica: Auszug aus dem Protokoll der Kommission für Handlung und Schiffahrt vom 15. 3. 1841.

[8]) Acta Svecica: Extractus Protocolli Curiae Lubeciensis vom 17. Juni 1840 und Acta vom 9. Juni 1841 betr. Einleitung eines Vertrages mit Schweden.

[9]) Acta Svecica: Auszug aus dem Protokoll der Kommission für Handlung und Schiffahrt vom 4. 2. 1844.

[10]) Michaelson hatte dem schwedischen Minister gegenüber schon von einer evtl. Verzichtleistung gesprochen.

[11]) Acta Svecica: Auszug aus dem Protokoll der Kommission für Handlung und Schiffahrt vom 4. 2. 1844 und 10. 3. 1847.

die finnische hieselbst[12]) durch Erhebung nur des halben Lastgeldes begünstigte Schiffahrt mehr und mehr die schwedische Holzeinfuhr auf hier an sich ziehen[13])", kundgab. Zwecks Einleitung der Verhandlungen wandte man sich dieses Mal an den schwedischen Ministerresidenten Graf Wrangel in Hamburg. Michaelson war seit 1841—42 in Mißkredit geraten und wurde gänzlich außer Spiel gelassen[14]). Wrangel übermittelte die grundsätzliche Zustimmung seiner Regierung, doch machte sie den Handels- und Schiffahrtsvertrag vor allem von der Bedingung abhängig, daß Lübeck mit der Bezahlung seiner Forderung durch diejenigen Kriegsentschädigungsgelder einverstanden wäre, die die Krone Schwedens aus gewissen zu Frankfurt deponierten Obligationen der ehemaligen Rheinbundfürsten noch erhalten würde. Der Senat war bereit, diesem Begehren, obgleich es einer Verzichtleistung gleichkam, gegen noch weitergehende Vergünstigungen als sie Hamburg, Bremen und Mecklenburg zugestanden waren, stattzugeben. Als Äquivalent verlangte er „die Einräumung wirklicher und dauernder Vorteile für den hiesigen Handels- und Schiffahrtsbetrieb[15])". Damit hatte er, anstatt die sich bietende Gelegenheit auszunutzen, einer Verständigung wiederum Schwierigkeiten in den Weg gelegt, was um so unverständlicher war, als seine Geldforderung von sehr zweifelhaftem reellen Wert war[16]) und er sich anscheinend selbst darüber nicht ganz klar war, welcher Art „die wirklichen und dauernden Vorteile" sein sollten. Schließlich hatte er u. a. die Gleichstellung der lübeckischen Flagge auch in Bezug auf die schwedische Küstenschiffahrt[17]) und später wenigstens die vertragliche Zusicherung, daß die Schiffahrt zwischen Norwegen und Schweden für die städtischen Schiffe nicht zu der den ausländischen Schiffen bisher ganz allgemein untersagten Schiffahrt gerechnet werde[18]),

---

[12]) in Lübeck.

[13]) Acta Svecica: Kommission für Handlung und Schiffahrt, Protokoll vom 10. 3. 1847.

[14]) „weil er bei den vorläufigen vertraulichen Verhandlungen von 1841—42 der schwedischen Regierung in Bezug auf die immer noch unerledigte Forderung Lübecks an die Krone Schwedens Avancen gemacht hat, die später vom Senat desavouiert und den Letzteren damals bestimmten, die Verhandlungen wieder abzubrechen". (Acta Svecica: Auszug aus dem Protokoll der Kommission für Handlung und Schiffahrt vom 10. 3. 1847.)

[15]) Acta Svecica: Schreiben des Syndikus Dr. Elder an Wrangel vom 23. 11. 1847.

[16]) Der verstorbene schwedische König Karl XIV. hatte nämlich im Hinblick darauf, daß die Lübecker Forderung mit dem Eingang der Frankfurter Entschädigungsgelder zusammenhinge, seinen Ständen die bestimmte Versicherung gegeben, daß sämtliche auswärtigen Schulden getilgt seien. (Acta Svecica: Bericht des Syndikus Dr. Elder vom 15. 9. 1847 an den Senat über die Unterredung mit Wrangel.)

[17]) Acta Svecica: Brief Dr. Elders an Syndikus Dr. v. Heide vom 20. 9. 1847.

[18]) Acta Svecica: Auszug aus dem Protokoll der Kommission für Handlung und Schiffahrt vom 26. 11. 1847.

genannt. Solche Zugeständnisse waren für die Schweden innen- und außenpolitisch eine Unmöglichkeit[19]), und die offizielle Note des lübeckischen Unterhändlers, Syndikus Dr. Edler, der sich um den Abschluß des Vertrages sehr verdient gemacht hatte, wurde daher vier Jahre lang unbeantwortet gelassen.

Die Wiederaufnahme der Verhandlungen ergab die Bereitwilligkeit der schwedischen Regierung, sich an Stelle der Frankfurter Lösung der Schuldenfrage mit der Zusicherung zufrieden zu geben, daß deren Regelung während der Dauer des Vertrages ausgesetzt werden sollte, wenn die Geheimhaltung dieser Vereinbarung versprochen und Lübeck einwilligen würde, vorbehaltlos nach dem Muster des mecklenburg-schwedischen Traktates abzuschließen[20]). Auf den dringenden Rat des Syndikus Dr. Edler, die Gefahr des wiederholten Verhandlungsabbruches abzuwenden, erteilte der Senat seine Zustimmung. Er gab bezüglich seiner Forderung die gewünschte Erklärung ab, und am 14. 12. 1852 wurde der Vertrag unterzeichnet. Die Ratifikationsdokumente wurden allerdings erst am 16. 2. 1853 in Hamburg ausgetauscht, weil der schwedische König wegen Krankheit die Ratifikationsurkunde vorher nicht hatte unterzeichnen können[21]).

Lübeck hatte somit nach langem Zögern eine Politik aufgegeben, die von Anfang bis zu Ende ein einziger Fehlschlag gewesen war. Weder die ablehnende Haltung im Jahre 1835, noch die Verquickung seiner Geldforderung mit der Handelsvertragsfrage während der 40er Jahre kann als besonders glücklich und geschickt angesehen werden. Gewiß waren schwerwiegende finanzielle Bedenken und der Wille, sich so große Vorteile wie irgend möglich zu verschaffen, bestimmend gewesen. Trotzdem hätte man aber besonders in den 1840er Jahren mit den gegebenen Tatsachen rechnen und innerhalb der Grenzen des Erreichbaren bleiben sollen. Letzten Endes hatte die Stadt doch nachgeben müssen, so daß ihr die vertraglich zugebilligten Vergünstigungen eine unnütze Zeit zu ihrem Schaden verlustig gegangen waren.

Durch den Handels- und Schiffahrtsvertrag bekam Lübeck die Vorrechte einer meistbegünstigten Nation, indem jedem Vertragsteil im Falle der Einräumung größerer Zugeständnisse

---

[19]) Innenpolitisch wegen der vom verstorbenen schwedischen König Karl XIV. hinsichtlich der Geldforderung gegebenen Erklärung (siehe S. 44). Außenpolitisch, weil Schweden weder den Lübeckern mehr als den übrigen Vertragsmächten zugestehen, noch in den Vertrag Bestimmungen aufnehmen konnte, die von jenen Mächten für selbstverständlich erachtet worden waren (nämlich die Bestimmung betr. die Schiffahrt zwischen Norwegen und Schweden), und die daher bei ausdrücklicher vertraglicher Festlegung ihr Mißtrauen erwecken würden. (Vergl. Acta Svecica: Bericht des Syndikus Dr. Elder vom 15. 9. 1847 an den Senat über die Unterredung mit Wrangel.)

[20]) Acta Svecica: Bericht des Syndikus Dr. Elder an den Senat vom 16. 7. 1852.

[21]) Acta Svecica: Extractus Protocolli Curiae Lubeciensis vom 1. 12. 1852.

in künftigen Handelsverträgen mit dritten Staaten durch den andern Teil dieselben Vorteile ohne weiteres zuteil werden sollten[22]). Ferner sicherten sich beide Teile Gleichstellung[23]) hinsichtlich der Schiffsabgaben[24]) und der Warenzölle für die Ein- und Ausfuhr in ihren Schiffen, sowohl bei direkter Fahrt von und nach einem nationalen Hafen, wie bei Fahrten von und nach fremden Plätzen zu[25]). Sobald die Schiffe beider Staaten durch Notfälle gezwungen waren, einen gegnerischen Hafen aufzusuchen, waren sie von jeglichen Hafen- und Schiffsabgaben befreit[26]). Die Küsten- und Flußschiffahrt sollte dagegen nach dem Belieben eines jeden Staates geregelt werden[27]), d. h. sie blieb Schweden vorläufig allein vorbehalten. Die Küstenschiffahrt wurde den Lübeckern erst im Jahre 1856 eingeräumt[28]). Im übrigen enthielt der Vertrag noch eine Bestimmung über die gleichberechtigte Stellung der Konsuln beider Regierungen hinsichtlich ihrer Person und der gewährten Privilegien gegenüber den derselben Klasse angehörenden Konsularagenten der begünstigten Nation[29]).

Als Vertragsdauer wurden fünf Jahre vereinbart und über diese Zeit hinaus ein weiteres Jahr, wenn nicht vorher von einer der Parteien bei Innehaltung einer zwölfmonatlichen Kündigungsfrist gekündigt worden war[30]). Da aber von dem Rechte der Kündigung kein Gebrauch gemacht wurde und bei Gründung des Deutschen Reiches die Meistbegünstigungsklausel auf das ganze Reich ausgedehnt wurde, erstreckte sie sich faktisch bis zum Jahre 1906, dem Zeitpunkte, wo der erste deutsch-schwedische Handelsvertrag in Kraft trat[31]).

---

[22]) Artikel 7 des Vertrages (abgedruckt in der Sammlung der Lübeckischen Verordnungen und Bekanntmachungen für die Jahre 1853—54).

[23]) D. h. Verzicht Schwedens auf die Anwendung des Differenzialsystems hinsichtlich der Schiffs- und Zollabgaben gegen Lübeck. Vergl. oben S. 42 Fußnote 3.

[24]) Tonnengelder, Hafenabgaben, Lotsengebühren, Leuchtfeuerabgaben, Messungsgelder, Bergungsgelder usw.

[25]) Artikel 2.

[26]) Artikel 8.

[27]) Artikel 6.

[28]) Vergleiche Lübeckische Verordnungen: Bekanntmachungen vom 3. 9. 1856.

[29]) Artikel 10.

[30]) Artikel 11.

[31]) Bis 1906 war jedoch die Auffassung des Deutschen Reiches und die Schwedens über die Meistbegünstigung grundverschieden. Während man in Deutschland der Ansicht war, daß es sich um eine autonom gewährte gegenseitige Meistbegünstigung und nicht um eine vertragliche handele, vertraten die Schweden den Standpunkt, daß sie einen vertragsmäßigen Anspruch auf die Meistbegünstigung hätten, weil die deutschen Bundesratsbeschlüsse vom 20. 2. 1885 und 30. 1. 1902 Schweden als zu den Staaten gehörig bezeichneten, die einen vertragsmäßigen Anspruch auf die Meistbegünstigung hätten. Durch den Vertrag von 1906 wurde dieser unsicheren Rechtslage ein Ende gesetzt. (Vergl. Dr. Otto Schutenhaus: Die deutsch-schwedischen Handelsbeziehungen seit Gründung des Reiches bis zur Gegenwart im Rahmen der schwedischen Wirtschaftsentwicklung. S. 95—96.)

VIII.

Der lübeck-schwedische Handel vom Eintritt Lübecks in den deutschen Zollverein bis zum Ausbruch des Weltkrieges. [1])

Am 11. August 1868 trat Lübeck dem deutschen Zollverein bei[2]) trotz des Widerstandes und der großen Bedenken seiner älteren Generation, die darin das Ende einer ruhmvollen Geschichte sah[3]). War der an den Tag gelegte Pessimismus der Alten auch übertrieben und die scharfe ablehnende Kritik unberechtigt — denn der Eintritt war eher zwangsläufig als freiwillig erfolgt —[4]), so sind beide doch verständlich, wenn man berücksichtigt, daß der lübeckische seewärtige Handel zu einer Zeit mit Zollvereinszöllen belastet wurde, wo seine

---

[1]) Sämtliche in diesem Abschnitt vorkommenden Zahlen über die Ein- und Ausfuhr Lübecks von und nach Schweden sind lübeckischen Statistiken entnommen, und zwar sind von uns der besseren Vergleichbarkeit wegen die Gewichtsangabe in Tonnen, Meterzentnern und Doppelzentnern auf die Gewichtseinheit „Pfund = 500 g" zurückgeführt worden. Der Wert der Gesamt-Ein- und -Ausfuhr ist bis 1874 in Mark-Kurant und von da ab in Mark-Reichswährung angegeben. Das Verhältnis eine Mark-Kurant = 1,2 Mark Reichswährung ist bei den prozentualen Angaben des Textes berücksichtigt worden. Im übrigen darf bei der Gegenüberstellung der Total-Wert-Einfuhr mit der Total-Wert-Ausfuhr nicht außer acht gelassen werden, daß die angeführten Ausfuhrwerte infolge der Inlandsbewertung zu klein sind, so daß sich die Handelsbilanz für die Schweden in Wirklichkeit ungünstiger darstellt als das statistische Bild zeigt.

Die von uns zusammengestellten Warengruppen weisen insofern einige Mängel auf, als bei ihnen im Interesse der Darstellung nicht immer scharf Rohprodukte, Halb- und Fertigfabrikate getrennt worden sind, und die Mengenangaben häufig wechseln. Soweit es möglich war, sind auch hier alle Posten auf das Einheitsgewicht „Pfund = 500 g" zurückgeführt worden.

Schließlich sei noch bemerkt, daß die Lübecker Zahlen mit denen älterer Lübecker Statistiken und mit den Hamburger Zahlen nur bedingt zu vergleichen sind, da einmal die statistische Methode Lübecks 1868 wechselte und sodann den lübeckischen Statistiken das Bruttopfund, den hamburgischen aber vorzugsweise das Nettopfund zugrunde liegt.

[2]) Siehe Bericht der Lübecker Handelskammer über das Jahr 1868, S. 16.

[3]) Vergl. F. Fehling: H. Th. Behn, Bürgermeister der freien und Hansestadt Lübeck, Hansische Geschichtsblätter, Jahrg. 1906, S. 432.

[4]) Vergl. N. Rasmussen: a. a. O. S. 120.

Entwicklung anfing, nicht mehr mit den Verhältnissen Schritt zu halten. Die Konkurrenz der Nachbarhäfen[5]) wurde — besonders nach der Reichsgründung — von Jahr zu Jahr drückender, und bald mußte Lübeck sich damit abfinden, daß es mit seiner Vormachtstellung im deutschen Ostseeverkehr wohl für immer vorbei war. Den Ausschlag in diesem Wettbewerbskampf unter den deutschen Ostseeplätzen während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gab in der Hauptsache nicht wie früher die seewärtige Verkehrsstellung der Häfen, sondern ihre Lage zum Hinterland[6]). Daher ist es erklärlich, daß Lübeck, das nicht wie Stettin, Danzig und Königsberg über eine große natürliche Wasserstraße und ein unbestrittenes deutsches Hinterland verfügte[7]), von vornherein ins Hintertreffen geraten und sein Ostseehandel bald von Stettin, dem Ostseehafen Berlins, der preußischen Mittelprovinzen und eines großen Teils des übrigen Mitteldeutschlands und -europas[8]), überflügelt werden mußte[9]). Geradezu verhängnisvoll aber wirkte sich für Lübeck die Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals aus, der das nahegelegene Hamburg um rund 425 Seemeilen (ca. 800 Kilometer) der Ostsee näher brachte und ihm schlechterdings die Stellung eines Ostseehafens einräumte[10]). Mit Lübecks Rolle als Speditionsvorort Hamburgs für alle Überseewaren war es seitdem vorbei[11]), wogegen Stettins, Danzigs und Königsbergs Ostseeverkehr durch den Kanal so gut wie keine Einbuße erlitt[12]). Die Hamburger und die Bremer Ostseebeziehungen gewannen jetzt neben ihren transatlantischen mehr und mehr an Bedeutung, und im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts wurde Hamburg auch im deutschen Ostseehandel führend[13]). Mit unglaublicher Schnelligkeit verdreifachte sich bis 1899 sein gesamter Güterverkehr mit der Ostsee, der 1889 ungefähr nur halb so groß war wie der Lübecker; er verdoppelte sich dann bis 1909 noch einmal, so

---

[5]) Namentlich Stettin und nach Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals dieses noch überflügelnd Hamburg.

[6]) E. Wallroth: Die wirtschaftliche Lage Lübecks mit besonderer Berücksichtigung von Lübecks Wettbewerbsstellung im Ostseeverkehr, S. 1.

[7]) Vergl. oben S. 16 und 17 und A. Dullo: a. a. O. S. 124.

[8]) R. Keibel: a. a. O. S. 88.

[9]) 1889 stand dem gesamten Ostseeverkehr (Ein- und Ausfuhr) Lübecks in Höhe von 589 600 dz bereits ein solcher Stettins von 750 800 dz gegenüber.

[10]) E. Wallroth: Lübeck und der Elbe-Trave-Kanal, S. 4 und 5.

[11]) Selbst die Erbauung des Elbe-Trave-Kanals konnte daran nichts mehr ändern.

[12]) E. Wallroth: Die wirtschaftliche Lage Lübecks mit besonderer Berücksichigung von Lübecks Wettbewerbsstellung im Ostseeverkehr. S. 4.

[13]) Im Jahre 1913 hatte aber auf diesem Gebiet Stettin, vor allen Dingen dank der außerordentlichen Steigerung seines Gesamtverkehrs mit Schweden in den Jahren 1912 und 1913, den Vorsprung Hamburgs eingeholt, wenn nicht sogar überholt. (Ein exaktes Urteil ist unmöglich, weil die Höhe des seewärtigen Verkehrs Hamburgs und Stettins mit den deutschen Ostseehäfen nur im Wege der Schätzung zu erlangen ist.)

daß sich sein Anteil am deutschen Ostseehandel im Vergleich zu den übrigen 6 in Tabelle 9 aufgeführten größten Seehäfen Deutschlands von 10,4% auf 21,9% bzw. 28,9% verbesserte. Demgegenüber wurde Lübeck, dessen gleicher Anteil im Laufe des soeben betrachteten Zeitraumes von $^1/_5$ auf $^1/_7$ fiel[14]), weit hinter Stettin, und, dicht gefolgt von Bremen, auf den dritten Platz verdrängt.

Ein ähnliches statistisches Bild finden wir beim deutsch-schwedischen Warenumsatz, nur daß hier Stettin seit Mitte der 80er Jahre infolge seiner umfangreichen und ständig steigenden, für die schlesischen Hütten bestimmten Einfuhr schwedischer Erze[15]) ununterbrochen quantitativ dominierte. Solange war es Lübeck gelungen, die Spitze unter den mit Schweden im Güteraustausch stehenden deutschen Seehäfen zu halten, bis es schließlich vor der Jahrhundertwende (1893) auch noch von Hamburg geschlagen wurde. Die spätere Zeit brachte keine neue Änderung dieser Rangordnung, und zwar war Stettins schwedischer Gesamtverkehr in den letzten 20 Jahren vor dem Weltkrieg durchschnittlich so groß wie Lübecks und Hamburgs zusammen.

Mit dem relativen Rückgang war aber keineswegs eine absolute Verringerung des lübeckischen Handels mit Schweden verbunden, vielmehr hatte seine Entwicklung auch weiterhin recht beachtenswerte Fortschritte zu verzeichnen. Nach wie vor war Schweden sogar neben Rußland und Finnland der wichtigste Ostseestaat, auf dem das Fundament der städtischen seewärtigen kommerziellen Beziehungen ruhte[16]). Der Zollvereinsanschluß tat dem schwedischen Geschäft, obwohl der Freihafenentwurf scheiterte, nicht den erwarteten Abbruch, und nach der vorübergehenden, durch den deutsch-französischen Krieg verursachten Stockung ließ die folgende Milliardenzeit die Importziffer um $34^1/_2$% und die Exportziffer um das dreifache gegenüber dem Jahre 1869 emporschnellen. Der Gesamtzuwachs aber, den diese Hochkonjunktur im schwedischen Verkehr der Stadt brachte, belief sich auf rund 82 Millionen Pfund oder rund 26 220 225 Mark Courant, was einer Steigerung von 50% bzw. 238,5% entsprach[17]). Die Krise von 1873 machte sich erst zwei Jahre später durch einen empfindlichen Rückschlag bemerkbar, von dem sich der lübeckisch-schwedische Handel bis Ende der 80er Jahre nicht wieder erholen

[14]) Die größte Verringerung seines Anteils hatte in den Jahren 1889 bis 1899, in denen er von 19,8% auf 14,6% zurückging, stattgefunden. In der Folgezeit konnte dann Lübeck diesen Prozentsatz im großen und ganzen behaupten; ja, sein Ostseeverkehr nahm nach Inbetriebnahme des Elbe-Trave-Kanals relativ stets stärker als der Stettins zu.

[15]) Von dem Gesamtverkehr Stettins mit Schweden im Jahre 1913 in Höhe von 3 150 372 000 Pfund fiel allein $^2/_3$ auf die Erzeinfuhr.

[16]) Bezüglich des Verkehrsumfanges stand Schweden unter den Einfuhrländern Lübecks seit 1890 und unter den Ausfuhrländern seit 1899 an erster Stelle.

[17]) Vergl. Anhang Tabelle 10.

konnte. In erster Linie standen die kritische wirtschaftliche Lage Deutschlands, dessen Übergang zum Schutzzollsystem und die Agrarkrise in Schweden einer neuen Aufwärtsbewegung entgegen. Die ungewöhnlich hohe Einfuhr des Jahres 1879 war nur eine vorübergehende, eine Folge der Bemühungen, vor Eintritt der Zölle „soviel Ware wie tunlich" nach Lübeck hereinzubekommen[18]), und ein Jahr später dürften das gleiche Bestreben der Schweden[19]), sowie die großen Verschiffungen von Steinkohle, Koks und Tabak zu dem hohen Export geführt haben. Recht beachtenswert ist ferner, daß nach 1879 trotz Verminderung der Importmenge der Importwert im wesentlichen konstant bleibt. Dies erklärt sich daraus, daß der spezifische Zoll die wichtigen, aber weniger wertvollen Naturprodukte Schwedens besonders schwer traf und sie daher in viel geringeren Mengen in Lübeck ankamen, während die Einfuhr minder wichtiger, aber wertvoller, den Zoll leichter tragender Artikel zunahm[20]).

Die erste erfreuliche Besserung brachte dem Import aus Schweden das Jahr 1888, in welchem er dank der gewaltigen Holz- und der gesteigerten Fisch- und Kronsbeerenzufuhren[21]) das vorhergehende Jahr um ca. $121^1/_2$ Millionen Pfund und selbst die Höchstziffer der Milliardenzeit noch um ca. 78 Millionen Pfund überbot. Leider wurden jedoch die Hoffnungen, daß dieser Fortschritt der Anfang einer neuen Aufwärtsentwicklung sein werde, enttäuscht; denn die Einfuhr wies in den nächsten zehn Jahren weiter sehr schwankende Zahlen auf. Nur dreimal (1892, 1896 und 1897) war sie um weniges größer als 1888, so daß ihr 10jähriger Durchschnitt etwas unter jenem Stande lag, im Gegensatz zu ihrem Durchschnittwert, der sich merklich darüber erhob[22]). Das Fehlen einer leistungsfähigen Wasserstraße und die durch die Inbetriebnahme des Kaiser-Wilhelm-Kanals verstärkte Konkurrenz der Nordseehäfen übten auf die Einfuhr einen lähmenden Druck aus[23]), wenn auch nicht in demselben Maße wie auf den Export, von dem jene nachteiligen Faktoren „die tatkräftigste Grundlage aller

[18]) Vergl. Bericht der Lübecker Handelskammer über das Jahr 1879. S. 24.

[19]) Durch die seit 1880 auf Schweden lastende wirtschaftliche Depression und durch die protektionistische Politik der Kontinentalstaaten, namentlich Deutschlands und Frankreichs, gewann die Schutzzollbewegung auch in Schweden mehr und mehr Anhänger, so daß hier baldigst ein Systemwechsel erwartet wurde. Die schwedische Regierung hatte bereits 1879, da infolge der drückenden Zeiten Ebbe in der Staatskasse herrschte, beim Reichstage einen Antrag auf Zollerhöhung gestellt. Er war aber dieses Mal noch durchgefallen. (Vergl. G. Söderberg: a. a. O. S. 13/14 und F. M. Hollenbach: a. a. O. S. 34.)

[20]) Bericht der Lübecker Handelskammer über das Jahr 1880. S. 24.

[21]) Bericht der Lübecker Handelskammer über das Jahr 1888. S. 53: „Der Holzhafen zeigte sich zeitweilig gefüllt mit Schiffen."

[22]) Vergl. Anhang Tabelle 10.

[23]) Vergl. Bericht der Lübecker Handelskammer über die Jahre 1891. S. 60 und 1896. S. 2.

Seehandelstätigkeit", den Massengüterverkehr, fernhielten[24]). Obendrein wurde die Bewegungsfreiheit der Ausfuhr noch stark durch den Sieg der Schutzzöllnerpartei in Schweden[25]) eingeengt. Zwar wuchs zunächst die Ausfuhr bis 1890 infolge vermehrter Versendungen von Steinkohle, Koks, Wolle und Baumwolle, sowie von Maschinen und Maschinenteilen, die für die Anlage neuer und für die Vergrößerung bestehender Zuckerfabriken bestimmt waren[26]), in steil ansteigender Kurve auf mehr als das Doppelte des Jahres 1888, nämlich auf 82 642 200 Pfund an, bevor sich ihrer wieder eine fallende Tendenz bemächtigte. Immerhin aber war der Export 1897 der Menge nach noch $^1/_3$ größer als in unserm Vergleichsjahr, während sein Wert auf die anfängliche Höhe zurücksank[27]).

Unverkennbar glücklichere Zeiten brachen für den lübeckisch-schwedischen Verkehr mit der Jahrhundertwende an. Schon 1899 stellte sich bei ihm ein verheißungsvoller Aufschwung ein, der, abgesehen von leichten, durch allgemeine Konjunkturrückschläge[28]) bedingten Störungen, bis zum Ende dieser Periode andauerte. Die überwiegend günstige wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands und Schwedens seit 1900, die vertragliche Regelung ihrer gegenseitigen Handelsbeziehungen und die für Lübeck sehr bedeutungsvolle Eröffnung des Elbe-Trave-Kanals waren zweifelsohne die Hauptfaktoren, die auf jenen Handel befruchtend einwirkten.

Über den zwischen Deutschland und Schweden im Jahre 1906 auf Grundlage der Meistbegünstigung abgeschlossenen Handelsvertrag konnte die Handelskammer Lübeck berichten, daß er „erfreulicherweise eine Reihe von Errungenschaften gebracht" habe, „die den diesbezüglichen an maßgebendem Orte unterbreiteten Wünschen der Handelskammer entsprechen". Der Verzicht auf Erhebung eines schwedischen Erzausfuhrzolls und die Bindung oder Ermäßigung einer großen Anzahl von Sätzen des autonomen schwedischen Zolltarifes war durchgedrückt. Die Festlegung der Zollfreiheit oder der bestehenden Zollsätze war besonders für landwirtschaftliche Produkte, für Erzeugnisse der chemischen Industrie, der Textilindustrie, der Metall- und Maschinenindustrie, für Leder, Kautschuk, für Ton-, Porzellan- und Fayencewaren, für Erzeugnisse der Elektrotechnik und für Fahrzeuge erklärt. Ermäßigt war der

---

[24]) Siewert: a. a. O. S. 26.

[25]) Nach 10jährigem, heißem Kampfe, zu dem das ganze schwedische Volk Stellung nahm, hatten sich die Schutzzöllner gegen die Freihändler durchgesetzt und 1888 das Protektionssystem eingeführt. (Siehe G. Söderberg: a. a. O. S. 14 und 19 und F. M. Hollenbach: a. a. O. S. 35.)

[26]) Bericht der Lübecker Handelskammer über das Jahr 1890. S. 8 und 9.

[27]) Vergl. Anhang Tabelle 10.

[28]) Wie in den Jahren 1901—04, 1908 und 1909. Von nachteiligen Folgen war auch der im Jahre 1909 in Schweden ausbrechende Generalstreik, der dem schwedischen Wirtschaftsleben sehr empfindliche Wunden schlug. (Vergl. Berichte der Lübecker Handelskammer über die Jahre 1901 bis 1904, 1908 und 1909.)

schwedische Zoll namentlich für seidene und halbseidene Gewebe und Bänder, für Wand- und Stutzuhren, für Spielwaren, Spargel und lebende Gewächse. Demgegenüber waren von deutscher Seite Zollherabsetzungen vor allem auf grobe Steinmetz- und Tischlerarbeiten, Klinken, Draht undMilchentrahmungsmaschinen, und für Pflastersteine und Preißelbeeren sogar Zollfreiheit gewährt worden. Ferner war neben anderem die Gleichstellung der fremden Flagge mit der einheimischen auch hinsichtlich der Küstenschiffahrt vereinbart. (Siehe G. Söderberg: a. a. O. S. 148 und 152 und Bericht der Lübecker Handelskammer über das Jahr 1906. S. 9.) Die Vertragsdauer sollte fünf Jahre bis zum 31. Dezember 1910 währen. Nach Ablauf dieser Frist wurde der Vertrag zunächst bis zum 1. 12. 1911 verlängert und dann durch einen neuen ersetzt, der „nicht alle Wünsche" erfüllte, „die in den beteiligten deutschen Kreisen gehegt worden sind" (Bericht der Lübecker Handelskammer über das Jahr 1911. S. 11). Die neuen schwedischen Vertragssätze gingen zum Teil wesentlich über die schon bestehenden Zollsätze hinaus. Speziell für den Lübecker Handel wichtige Ermäßigungen waren die auf Hopfen, Maiblumenkeime, lebende Pflanzen, Schreib-, Zeichenpapier, seidene Gewebe, Teppiche, seidene Samte, Plüsche, Woll- und Baumwollwaren, Linoleum, technische Gummiwaren, emaillierte Haus- und Küchengeräte, Eisendraht, Drahtseile, Motoren aller Art, elektrische Maschinen, Akkumulatoren, Fahrräder, Fahrradteile, Musikinstrumente, Spielwaren usw. In einigen Fällen wurden Vergünstigungen erzielt, die unter die Sätze des alten Vertragstarifs führten. Von der Erhebung eines Erzausfuhrzolls sahen die Schweden auch jetzt wieder ab. Deutschland erkaufte sich diese Zugeständnisse durch Zollerleichterungen für Holz und Holzwaren, Knüppel, Rohschienen, Stabeisen, Bandeisen, Draht, durch Weitergewährung der Zollfreiheit für Pflastersteine und Kronsbeeren und durch Einräumung der Schlachtvieheinfuhr zu denselben Bedingungen wie sie früher für Dänemark gestellt worden waren[29]).

Unter großen finanziellen Opfern[30]) schuf sich Lübeck zur Stärkung seiner Hinterlandsbeziehungen und im Interesse eines lebhafteren Massengüterverkehrs die Binnenwasserverbindung mit der Elbe. Was die Importgüter aus Schweden anging, so erwartete man insbesondere, daß der Elbe-Trave-Kanal einen nicht unbeträchtlichen Teil der gewaltigen deutschen Erzeinfuhr über Lübeck leiten würde[31]); denn obwohl die Versorgung Mitteleuropas mit schwedischen Erzen jahrelang allein in den Händen einer Lübecker Firma gelegen hatte[32]), war dieser

[29]) Vergl. Bericht der Lübecker Handelskammer über das Jahr 1911. S. 9 ff.

[30]) Siehe Seite 19 oben.

[31]) Vergl. Siewert: a. a. O. S. 90.

[32]) R. Keibel: a. a. O. S. 90.

wichtige Einfuhrartikel in Lübeck bisher nahezu gänzlich ausgeblieben. Um so bedauernswerter war daher später die Feststellung, daß die gehegten Hoffnungen auf einem Trugschluß beruhten. Haupteingangstore für schwedische Erze nach Deutschland waren und blieben Rotterdam, Emden, Stettin und Neufahrwasser[33]). Die verhältnismäßig geringen Verschiffungen nach Lübeck waren vorwiegend für das dort am 7. November 1905 gegründete „Hochofenwerk Lübeck A.G." bestimmt[34]). Der Bedarf dieses Werkes trug aber erheblich dazu bei, daß der Gesamtimport aus Schweden im schnellen Tempo 1907 mit 576 492 000 Pfund mehr als die doppelte und 1913 mit 852 442 000 Pfund mehr als die dreifache Höhe des Jahres 1888 erreichte, mit welcher gleichzeitig eine Wertsteigerung im Verhältnis von 1:2,6 verbunden war[35]).

Von ungleich größerem Nutzen war der Elbe-Trave-Kanal für den Export nach Schweden, dem er durch Heranziehung von Massengut aus dem mittelelbischen Gebiet — Siede- und Düngesalze, Soda, Gips usw.[36]) — neue Impulse gab. Er bewahrte das Exportgeschäft vor einem chronischen Stillstand oder Rückgang; denn die außerordentliche Belebung in den Jahren 1898—99[37]) konnte voraussichtlich nur von kurzer Dauer sein[38]), und das Aufblühen der schwedischen Industrie[39]), weitere Zollerhöhungen und die neue Fähre Saßnitz—Trelle-

---

[33]) Bericht der Lübecker Handelskammer über das Jahr 1909. S. 42.

[34]) Nur ein kleiner Teil wurde den Kanalweg benutzend zeitweise nach Böhmen verschifft. (Vergl. Berichte der Lübecker Handelskammer über die Jahre 1905—13 betr. Erzeinfuhr.)

[35]) Vergl. Anhang Tabelle 10.

[36]) E. Wallroth: Lübeck und der Elbe-Trave-Kanal. S. 12 und Bericht der Lübecker Handelskammer über das Jahr 1900. S. 87.

[37]) 1897—99 war die Exportmenge von 68 217 800 Pfund auf 183 708 800 Pfund und der Exportwert von 28 677 082 Mark auf 50 464 903 Mark angewachsen.

[38]) Da sie lediglich auf einen umfangreichen Kartoffelversand, hervorgerufen durch eine Mißernte in Schweden, und auf zahlreiche Transporte von Maschinen, eisernen Trägern, Kippwagen und Bahnmaterial, die Schweden zum Ausbau seiner Industrie und zur Erweiterung seines Eisenbahnnetzes brauchte, zurückzuführen war. (Vergl. Bericht der Lübecker Handeskammer über die Jahre 1898. S. 20 und S. 64 und 1899. S. 19.)

[39]) Carl Frahne gibt in seiner Dissertation „Das Wirtschaftsleben Schwedens", Berlin 1914, S. 70, einen Überblick über die schwedische Veredelungsindustrie. Danach zählte Schweden im Durchschnitt der Jahre 1861—65: 2465 Fabriken mit 30 000 Arbeitern und einem Herstellungswert von 72 Millionen Kronen. Die weitere Entwicklung war wie folgt:

Jahre	Fabriken	Arbeiter	Herstellungswert in Mill. Kr.
1881—1885	2 900	68 500	185,6
1891—1895	4 165	117 000	316
1896—1900	9 745	240 000	872
1901—1905	11 476	271 000	1 116
1906—1910	11 492	297 000	1 650

borg[40]) machten für Lübeck den Absatz deutscher Industrieerzeugnisse in Schweden immer schwieriger[41]). Von ausschlaggebender Bedeutung für die weitere Entwicklung des Exports waren infolgedessen die kanalwärts ankommenden und für Schweden bestimmten Massengüter. Ihnen war es zuzuschreiben, daß der Lübecker Export nach Schweden den Stettiner dorthin im Jahre 1913 quantitativ übertrumpfte[42]) und $3^1/_2$ mal größer war als im Jahre 1890[43]).

Rückblickend können wir feststellen, daß Lübecks Im- und Export von und nach Schweden seit Anschluß an den Zollverein eine Entwicklung zeigte, auf die die Stadt mit Recht stolz sein konnte. Trotz der vielen, seinen Handel ungünstig beeinflussenden Momente hatte Lübeck es verstanden, in 44 Jahren die Gütermenge der schwedischen Einfuhr um 417% und den Wert derselben um 681% zu steigern, während bei der schwedischen Ausfuhr sogar die Zunahme 1823,7% und 726,6% ausmachte.

Auffallend beim Importhandel mit Schweden ist, daß er seinen früheren Charakter als Eigenhandel auch in dieser Periode ziemlich zu wahren weiß[44]), daß sich auf ihn das Schwergewicht der lübeck-schwedischen Handelsbeziehungen mehr und mehr verschiebt und bei ihm das jährlich eingeführte Quantum in keinem Verhältnis zu dem Werte steht[45]), er also vom Massengüterverkehr getragen wird. Außer den alten Hauptimportwaren Holz und Eisen traten neu Holzwaren, Erze, Eisenwaren, Steine, Fische, Kronsbeeren, Zündhölzer, Spate und Schlemmkreide auf dem Markt hervor, wohingegen Stahl, Kupfer und Kalk (mitunter auch Teer) zur Bedeutungslosigkeit herabsanken oder teilweise ganz verschwanden, dagegen Schlachtvieh (Schweine und Wiederkäuer) in den Jahren 1881 bis 1897 in der Einfuhr eine bedeutende Stellung einnahm[46]).

Das Rückgrat des Lübecker Import- und Propregeschäfts war und blieb sein Holzhandel, dessen Absatz durch Eröffnung der Bahnen Lübeck—Kleinen, Lübeck—Eutin und Hamburg—

---

[40]) Eröffnet im Jahre 1909.

[41]) Bericht der Lübecker Handelskammer über die Jahre 1909. S. 8 und S. 9 und 1911. S. 9.

[42]) Der Stettiner Export nach Schweden betrug 1913: 268 426 000 Pfund, der Lübecker dorthin 300 452 000 Pfund, und zwar hatten beim letzteren die Massengüter Siede- und Düngesalz, Gips und Soda allein eine Höhe von 123 351 400 Pfund.

[43]) Der Wert war in dieser Zeit nur im Verhältnis 1:1,6 gestiegen, was ein weiterer Beleg für die Behauptung sein dürfte, daß die Massengüter in erster Linie Anteil an der Vermehrung hatten.

[44]) Vergl. Siewert: a. a. O. S. 84.

[45]) Vergl. Anhang Tabelle 10.

[46]) Durch die in den folgenden Jahren erlassenen Einfuhrverbote bzw. Erschwerungen (z. B. die verschärften Vieh-Seequarantänebestimmungen über die Tuberkulosenprobe) für Schweine und Wiederkäuer wurden jedoch diese Zufuhren wieder gänzlich zum Stillstand gebracht.

Venloe in den 70er Jahren wichtige Erweiterungen erfuhr[47]) und dessen Geschäftsbereich sich daher — abgesehen von den geringen lokalen Umsätzen — auf Hamburg, Holstein, einschließlich einiger Teile Schleswigs, Mecklenburg, auf die Provinz und das damalige Königreich Sachsen, auf Brandenburg, Braunschweig, Hannover, Ober-Hessen, Westfalen und die Rheinlande[48]) erstreckte[49]). Erster Holzlieferant war wieder Schweden, von dem am Schlusse dieses Zeitabschnittes noch $^2/_5$ der Gesamteinfuhr des hauptsächlichsten Holzimportartikels, Bretter und Planken, bestritten wurden[50]). Dagegen war die schwedische Einfuhr an Balken, Sparren, Spieren und Stabholz nur eine recht bescheidene und sinkende. Auf diesem Gebiet hatten Rußland und Ostpreußen das Heft in der Hand[51]).

Auf die hohe schwedische Holzeinfuhr am Ende der vorigen Periode setzte in den drei Jahren vor der Reichsgründung eine kurze Rückwärtsbewegung ein, die die Folge einer mit einer Baukrisis in Hamburg verbundenen Geschäftsstockung und der französischen Blockade von 1870 war[52]). Nach dem deutsch-französischen Kriege gaben die stark erweiterten Geschäftsbeziehungen[53]) und die überaus rege Tätigkeit im Baugewerbe und in der Industrie dem Holzhandel reichlich Gelegenheit, mehr als die erlittenen Verluste hereinzuholen. Für den Import aus Schweden hielt die Hochkonjunktur bis zum Jahre 1876 an, in dem 278758 Zwölfter Bretter und Planken gegenüber dem Jahre 1868 mit 166644 Zwölfter in Lübeck ankamen[54]). Bei Balken, Sparren und Spieren war bereits 1873 die Höchstzufuhr, nämlich 161887 Stück, eingetroffen, so daß sich für sie in fünf Jahren ein Plus von 69731 Stück herausstellte. Dann trat eine tote Zeit ein, die selbst nicht durch niedrige Preise der nordischen Exporteure[55]) beseitigt werden konnte. Schuld daran war allgemein das Daniederliegen des deutschen Wirtschaftslebens und insbesondere die

---

[47]) Während die Bahnen Lübeck—Kleinen und Lübeck—Eutin die Absatzgebiete Mecklenburg und Holstein erweiterten, machte die Bahn Hamburg—Venloe für Lübeck erst den direkten Versand nach Westfalen und dem Rheinland möglich.

[48]) H. Hannemann: a. a. O. S. 51 und E. Wallroth: Die wirtschaftliche Lage Lübecks mit besonderer Berücksichtigung von Lübecks Wettbewerbsstellung im Ostseeverkehr. S. 8.

[49]) Ein Teil dieser Absatzgebiete ging dem Holzhandel später wieder verloren. Siehe S. 57.

[50]) Vergl. E. Wallroth: a. a. O. S. 8.

[51]) H. Hannemann: a. a. O. S. 59.

[52]) Berichte der Lübecker Handelskammer über das Jahr 1869. S. 70.

[53]) Siehe oben.

[54]) Vergl. Anhang Tabelle 11.

[55]) Vergl. Bericht der Lübecker Handelskammer über das Jahr 1884. S. 67.

Einführung und wiederholte Erhöhung der Holzzölle[56]), deretwegen 1879 die lübeckische Nachfrage in Schweden noch einmal sehr lebhaft war[57]). Dazu kam, daß die schwedischen Sägemühlenbesitzer, um den übertriebenen Abholzungen und der Überproduktion zu wehren und um eine Änderung der „unerträglichen" Preise herbeizuführen, 1883 beschlossen, die Produktion zu verringern und die Ausfuhr einzuschränken[58]). Eine vorübergehende Wendung zum bessern brachte die erneut günstige Konjunktur im Bauhandwerk in den Jahren 1887 bis 1889, die mit einer Einfuhr von 163976 cbm Brettern und Planken und 17884 cbm Balken, Sparren und Spieren[59]) abschloß, und das Jahr 1892, in dem der Holzeinfuhr die am 1. Februar in Kraft getretene Meistbegünstigung der schwedischen Einfuhr zugute kam[60]). In der Zwischen- und Folgezeit waren die Aussichten des Lübecker Holzhandels sehr trübe. Überspekulation im Baugeschäft und in der Industrie, hohe Einstands- und niedrige Verkaufspreise und das Fehlen einer Binnenwasserstraße, das besonders nach der Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals schmerzlich empfunden wurde, waren die Urheber allen Übels[61]). Ein frischeres und gesunderes Bild zeigte die Geschäftslage wieder während der Jahre 1890—1906 und mit ihr der schwedische Import, der in Brettern und Planken 1906 die stattliche Höhe von 315726000 Pfund aufwies[62]) und sich damit in zehn Jahren trotz Produktionseinschränkungen und erhöhter Forderungen der Exporteure[63]) um 79,2% vergrößerte. Ohne Frage war auf dieses günstige Ergebnis der Elbe-Trave-Kanal von nicht unbedeutendem Einfluß, wenn er auch insofern den Lübecker Kaufleuten eine Enttäuschung bereitete, als er den binnenländischen Holzhändlern die Möglichkeit zu direkten Bezügen unter Ausschaltung des Lübecker Eigenhandels gab. Seitdem bestand der spezialisierte Holzspediteur, der dem Eigenhändler fühlbare Konkurrenz machte[64]).

---

[56]) Seit dem 1. 10. 1897 wurde für gesägtes Holz ein Zoll von Mark 1,50 und für gehauenes 0,60 pro Festmeter erhoben. 1885 waren diese Sätze, nachdem man sogar für geschnittenes Holz zunächst Mk. 12,— pro Festmeter in Aussicht genommen hatte, auf Mk. 6,— bzw. Mk. 2,40 pro Festmeter erhöht worden.

[57]) Besonders Balken, Sparren und Spieren waren noch im großen Umfang (322035 Stck.) vor der Zolleinführung hereingenommen worden. (Vergl. Tabelle 11.)

[58]) G. Söderberg: a. a. O. S. 112. Wiederholt wurden solche Vereinbarungen 1891 und 1902.

[59]) Wegen ihrer geringen Eingänge werden sie künftig in unseren Ausführungen nicht mehr berücksichtigt werden.

[60]) Bericht der Lübecker Handelskammer über das Jahr 1892. S. 57.

[61]) Vergl. Bericht der Lübecker Handelskammer über die Jahre 1890 bis 1891 und 1893—95 betr. Holzhandel.

[62]) Vergl. Anhang Tabelle 11.

[63]) Vergl. Bericht der Lübecker Handelskammer über das Jahr 1902. S. 17.

[64]) H. Hannemann: a. a. O. S. 19.

Bezeichnend für den letzten Zeitabschnitt ist ferner, daß sich schwedische Holzware, namentlich Tischlerware, in zunehmendem Maße auf dem Markt durchzusetzen vermochte. Schon in der ersten Hälfte der 90er Jahre beliefen sich die Holzwarenbezüge Lübecks aus Schweden, die im 80er Dezenniumsabschnitt nur ca. 546500 Pfund pro anno betragen hatten, auf rund $6^1/_4$ Millionen Pfund. Die weitere Entwicklung hatte sehr sprunghaften Charakter, indem 1897 dieser Import ein Gewicht von 11764600 Pfund und 1899 fast die doppelte Menge davon hatte. Übertroffen wurde dieses Quantum ein einziges Mal im Jahre 1904[65]), während sich für die übrige Zeit ein Durchschnitt von 16363000 Pfund errechnete[66]).

Für den Handel mit schwedischen Brettern und Planken war nach 1906 die günstige Konjunktur vorbei[67]), wie überhaupt die Holzabsatzschwierigkeiten den Lübeckern Anlaß zu ernster Sorge gaben. So waren die Lübecker nach der Inbetriebnahme des Kaiser-Wilhelm-Kanals von Bremen nahezu vollkommen aus dem Rheinland, Westfalen und Oberhessen verdrängt worden, wogegen der Bedarf Mecklenburgs und Holsteins bereits lange durch einheimische Importeure gedeckt wurde[68]).

Ein für den Platz Lübeck an Bedeutung verlierender Artikel war das schwedische Eisen, in dem die durch den Mangel einer Wasserstraße geschaffene prekäre Lage der Stadt besonders zutage trat. Der größte Teil des nach Lübeck hereinkommenden Eisens wurde weiter nach Hamburg versandt[69]); denn die hohen Bahnfrachten machten ein tieferes Eindringen in das deutsche Binnenland, das über Stettin, Hamburg, Rotterdam und Antwerpen versorgt wurde[70]), nur selten möglich[71]). Verschärft wurde die Konkurrenz Stettins und Hamburgs noch dadurch, daß für Eisenseeverfrachtungen zwischen ihnen und Schweden billigere Sätze als zwischen Lübeck und Schweden notiert wurden[72]). Das schwedische Eisen wurde überall wegen seiner fast gänzlichen Phosphorfreiheit sehr begehrt. Als nun aber in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts neue brauchbare Methoden erfunden wurden[73]), das phosphorhaltige

[65]) 1904 betrug die Holzwareneinfuhr Lübecks aus Schweden 24072800 Pfund.

[66]) Vergl. Anhang Tabelle 11.

[67]) Ein die ganze Periode (1868—1914)umfassendes zahlenmäßiges Urteil über die Entwicklung der Holzeinfuhr aus Schweden ist wegen der wechselnden Maß- und Gewichtsangabe in der Lübecker Statistik unmöglich.

[68]) E. Wallroth: a. a. O. S. 10 und H. Hannemann: a. a. O. S. 51.

[69]) G. Söderberg: a. a. O. S. 107—108.

[70]) Berichte der Lübecker Handelskammer über das Jahr 1886. S. 42.

[71]) Vergl. Berichte der Lübecker Handelskammer über die Jahre 1886, 1889 und 1892 betr. Artikel über Eisenhandel.

[72]) So kostete in den 90er Jahren 100 kg Eisen Route Gothenburg—Hamburg Mark 6,— und Route Stockholm—Stettin Mk. 5,—, während die Svea-Reederei, die den Schiffsdienst zwischen Stockholm-Norrköping und Lübeck unterhielt, Mk. 10,— pr. 100 kg verlangte.

[73]) Das Thomas- und das Siemens-Martin-Verfahren.

Eisen zu reinigen, wurde der Abnehmerkreis für schwedisches Eisen stark eingeengt. Dieser Umstand wird für die Lübecker Einfuhr ebenfalls eine Rolle gespielt haben. Jedenfalls fand in Deutschland fortan das schwedische Eisen nur noch zu besonderen Veredelungszwecken in der Eisen- und Stahlindustrie Verwendung[74]).

Schwedisches Eisen wurde hauptsächlich in Stangen, Bünden, Platten, Eck- und Winkeleisen und in geringen Mengen als Roh-, Luppen- und Brucheisen[75]) nach Lübeck verschickt. Die nach dem Zollvereinsanschluß unter Einwirkung des Zolls auf 4077511 Pfund abgeschwächte Einfuhr hatte sich zwar 1871 wieder auf 8421790 Pfund gehoben, um jedoch 1874 erneut auf den Stand von 1868 zurückzufallen und bis zum Schluß dieser Periode sehr schwankende Zahlen aufzuweisen. Die häufigsten und größten Mengenunterschiede waren in den Jahren 1875—91 zu verzeichnen, in welchen die Einfuhr sich zunächst zwischen 5 Millionen Pfund und 22 Millionen Pfund, dem Höchstquantum der ganzen Epoche, bewegte und daran anschließend 1891 auf ca. 10 Millionen Pfund zurücksank. Außerdem waren schwedische Eisenladungen 1879 und 1889 in außergewöhnlichem Umfang nach Lübeck gebracht worden, was teils seinen Grund in der Furcht vor Zollerhöhungen und der lebhaften Nachfrage Amerikas, teils in dem günstigen Geschäftsgang der deutschen Eisen- und Stahlindustrie gehabt hatte, während 1883 das gute Ergebnis durch gesteigerte Roheisentransporte herbeigeführt worden war. Einen wesentlich stetigeren Charakter zeigte die Eiseneinfuhr für den Rest der Zeit, wenn auch von einer Fortentwicklung trotz des Elbe-Trave-Kanals nicht die Rede sein konnte. Ohne die hohen Zufuhren von Brucheisen in den Jahren 1910—13 wäre sie sogar beträchtlich unter einem Gewicht von 10—12 Millionen Pfund, zwischen denen sie die letzten 23 Jahre durchschnittlich hin- und herpendelte und über das sie sich nur einmal (1907) nennenswert erhob, geblieben[76]).

Was die Erzeinfuhr aus Schweden anbetrifft, so gewann diese, nachdem seit 1893 die ersten bescheidenen Anfänge gemacht waren, erst mit der Betriebseröffnung des Hochofenwerks[77]) für Lübeck an Wert. (Siehe oben S. 53.) Die beiden Haupterzgebiete Schwedens befinden sich 1. nördlich vom Polarkreis mit den Hauptfundstätten Kirunavaara, Ekströmberg, Svappavaara, Gällivare und Ruotivare, und 2. in Mittelschweden, im Svealand, mit den weltberühmten Erzlagerstätten von Dannemora und Grängesberg. Diese Erzfelder sind

---

[74]) Vergl. Bericht der Lübecker Handelskammer über das Jahr 1886. S. 42—43.

[75]) Vorübergehend bezog Lübeck in den Jahren 1883 bis 1890 Roheisen und kurz vor dem Weltkrieg Brucheisen in etwas größeren Mengen als gewöhnlich aus Schweden.

[76]) Vergl. Anhang Tabelle 11.

[77]) 1907.

so gewaltig und ergiebig, daß man den Gesamtvorrat an Eisenerzen in Schweden auf rund $1^1/_3$ Milliarden Tonnen schätzt. Für die Ausfuhr kommen drei Bergwerke in Betracht, nämlich die staatlich kontrollierten Werke von Kirunavaara, Grängesberg und Gällivare. Gällivare verschickt im Sommer über Lulea und im Winter über das norwegische Narvik[78]), Kirunavaara versendet ebenfalls über Narvik, und für Grängesberg ist Oxelösund der Exporthafen[79]). Der beste Käufer schwedischer Erze ist Deutschland, das 1912: 4128000 t = ca. 80% der gesamten schwedischen Ausfuhr erhielt[80]). Demgegenüber waren die jährlichen Lübecker Erzbezüge — Eisenerz, Schlacke und Schwefelkies — verhältnismäßig gering, da für sie lediglich der örtliche Bedarf maßgebend war. Für Lübeck selbst aber bedeuteten sie eine wertvolle Bereicherung seiner Einfuhr, indem sie innerhalb sechs Jahren von 118295600 Pfund auf 313693800 Pfund[81]) = 165,2% stiegen und somit mehr als $^1/_3$ der Gesamteinfuhr Lübecks aus Schweden ausmachten[82]).

Als dritter Gegenstand der Lübecker Eiseneinfuhr aus Schweden sind die Eisenwaren insofern von Interesse, als sie beredtes Zeugnis von dem beginnenden Erstarken der schwedischen Eisenindustrie in den 80er Jahren ablegen; denn gleichzeitig mit ihm traten sie 1883 und 1884 zum erstenmal augenfällig beim lübeckischen Import in Erscheinung. Allerdings vergingen wieder drei Jahre, bis sie ein Gewicht von ca. 5 Millionen Pfund und 1897 bis 1900 und 1911 ausnahmsweise ein Gewicht von über 7 Millionen Pfund und $26^1/_2$ Millionen Pfund jährlich behaupten konnten[83]).

Einer der ältesten Industriezweige Schwedens ist die Steinindustrie[84]) und wiederum ihr größter Kunde Deutschland, das 1911 beinahe 60% der gesamten schwedischen Steineinfuhr beanspruchte[85]) und dessen Einfuhrhäfen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts vorzugsweise Danzig und Lübeck waren[86]). Anfangs war der Lübecker Steinimport recht unbedeutend, aber nach und nach vergrößerte er sich entsprechend den

---

[78]) Narvik wird allgemein wegen seiner vorzüglichen Verladevorrichtungen und, da es vom Golfstrom bespült wird, wegen seines eisfreien Hafens geschätzt.

[79]) C. Frahne: a. a. O. S. 60—65.

[80]) Derselbe a. a. O. S. 63.

[81]) Inwieweit oder ob überhaupt die Erzverschiffungen über das norwegische Narvik hier mit hineinbezogen worden sind, läßt sich nicht feststellen.

[82]) Vergl. Anhang Tabelle 11.

[83]) Vergl. Anhang Tabelle 11.

[84]) Schon im 12. Jahrhundert wird sie erwähnt. (Vergl. C. Frahne: a. a. O. S. 74.)

[85]) C. Frahne: a. a. O. S. 75.

[86]) G. Söderberg: a. a. O. S. 133.

Fortschritten der schwedischen Steinindustrie[87]), und 1889 machte er plötzlich einen Sprung nach oben von 4661200 Pfund auf 13930800 Pfund, dem ein weiteres Steigen auf die fünffache Höhe des Jahres 1888 in den beiden nächsten Jahren folgte. Dann wurde diese überraschend günstige Entwicklung durch flaue Zeiten abgelöst, denen erst 1899—1900 durch eine Einfuhr von schließlich 54574200 Pfund — d. i. eine Steigerung von 123,8% gegenüber 1891 — ein Ende gesetzt wurde[88]). Was in Lübeck an schwedischen Steinen ankam, diente dem lokalen Gebrauch, weil ein Transport mit der Bahn binnenwärts viel zu kostspielig war[89]). Der Elbe-Trave-Kanal sollte dem abhelfen und die Einfuhr erhöhen. Daß ihm das gelungen ist, muß der Einfuhrstatistik gemäß verneint werden. Dann anstatt zuzunehmen, stellte sich nach 1900, abgesehen von den Jahren 1906 und 1907, beim Steinimport ein auffallender Fehlbetrag heraus[90]). Doch ist zu bemerken, daß von 1910 an Kalksteine, die vorher statistisch der Steineinfuhr zugerechnet wurden, mit dem Artikel Kalk zusammen aufgeführt werden.

Im Jahre 1808 wurde dem lübeck-schwedischen Fischhandel durch das plötzliche Verschwinden des Herings an der schwedischen Küste[91]) ein tödlicher Schlag versetzt. Zu neuem Leben wurde er 1876 erweckt, als wieder große Heringsschwärme auftauchten. Handelsgegenstand sind hauptsächlich frische Fische, die den bekannten Räucherwerken in Lübeck-Schlutup zwecks weiterer Zubereitung zugeführt werden[92]). In der ersten Zeit hatten die Fischtransporte noch den geringen Umfang von 1 bis 3 Millionen Pfund jährlich; denn einmal kam der Hering für Schweden ganz unerwartet, so daß diese Gelegenheit nicht sofort voll ausgenutzt werden konnte[93]), und zum andern bedurfte es begreiflicherweise entsprechender Zeit, um die 68 Jahre lang ruhenden Beziehungen wieder anzuknüpfen. Mit 1886 begann eine Kette fortgesetzt steigender Fischeinfuhren, die nur 1891 und 1893 unterbrochen

---

[87]) Nach C. Frahne (a. a. O. S. 75) hatte Schweden

In den Jahren	Steinmetzwerkstätten	Arbeiter	Herstellungswert in Kronen
1865	4	211	100986
1890	43	1912	1213385
1895	124	6379	4411114
1905	299	12346	13646876
1910	347	13815	19251167
1911	357	13913	19531024

[88]) Vergl. Anhang Tabelle 11.

[89]) Siewert: a. a. O. S. 91.

[90]) Vergl. Anhang Tabelle 11.

[91]) Siehe oben S. 31.

[92]) Vergl. Bericht der Lübecker Handelskammer über das Jahr 1899, S. 38.

[93]) G. Söderberg: a. a. O. S. 116.

wurde[94]) und an deren Schluß (1894) der Import 37 738 200 Pfund betrug, was einen Zuwachs von 495,8% in sieben Jahren bedeutete. Im Zeichen schlechter Fangerträge und sinkender Zufuhren standen die Jahre 1895 bis 1902, wobei geradezu katastrophal der Sturz von 32 195 400 Pfund auf 9 643 800 Pfund und von 16 735 200 Pfund auf 1 022 200 Pfund in den Jahren 1896/97 und 1899/1900 wirkt. Ein erneut sieben Jahre währender Aufstieg setzte 1903 ein. Ihm war jedoch nicht der gleiche Erfolg wie dem ersteren beschieden, da sein Maximum um ca. 10 Millionen Pfund hinter dem Gewicht von 1894 zurückblieb. Dagegen ließ die Höhe der Fischeinfuhr im letzten Jahr vor dem Weltkrieg viel zu wünschen übrig[95]).

Endlich kommen als Einfuhrartikel aus Schweden noch Kronsbeeren, Zündhölzer, Spate und Schlemmkreide in Frage, wovon die beiden letzten gegen Schluß dieser Periode mit ca. 6 und 8 Millionen Pfund jährlich einige Bedeutung erlangten. Das Geschäft in schwedischen Kronsbeeren fing Ende der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts an, sich zu beleben. Die Einfuhren stiegen schnell von ca. 1 Million Pfund auf ca. 6 Millionen Pfund im Jahre 1900 und ca. $11^1/_2$ Millionen Pfund im Jahre 1908. Zwischendurch zeigten sie sehr oft schwankende Zahlen, die daraus zu erklären sind, daß die Höhe der Kronsbeerentransporte im wesentlichen durch den Ausfall der jährlichen Ernten bestimmt wird und gute und schlechte Erntejahre abwechseln. Nach 1909 wurde dann der Kronsbeerenversand nach Lübeck durch die Konkurrenz der Fähre Saßnitz —Trelleborg erheblich eingeschränkt[96]).

Zündhölzer kamen nur als Speditionsgut in Lübeck an mit der Bestimmung Hamburg, das sie weiter nach Übersee verschickte[97]). Die erste Zündholzfabrik entstand in Schweden im Jahre 1844[98]). Mit der Fabrikation von Sicherheitsstreichhölzern begann man 1852, doch kam eine intensive Produktion erst 1870—75 zustande, als diese Ware zum ersten Male auf dem Weltmarkt gehandelt wurde[99]). In jenem Augenblick setzte auch eine lebhafte Verschickung über Lübeck ein, die 1886 den Höhepunkt von 13 463 400 Pfund erreichte. Danach ließen die vermehrte Benutzung der direkten Schiffahrtsrouten nach England und Hamburg und die Einrichtung von Zündholzfabriken an überseeischen Plätzen die Sendungen in Lübeck

---

[94]) Während 1891 der Ausfall die Folge eines weniger ergiebigen Fanges war, wurde er 1893 durch eine den Schiffahrtsverkehr verhindernde strenge Kälte in den Monaten Januar und Februar, der günstigsten Zeit für den Heringsfang an der Küste von Norwegen und Schweden, verursacht. (Vergl. Bericht der Lübecker Handelskammer über die Jahre 1891. S. 9 und 1893. S. 16.)

[95]) Vergl. Anhang Tabelle 11.

[96]) Bericht der Lübecker Handelskammer über das Jahr 1912. S. 9. Vergl. auch Anhang Tabelle 11.

[97]) Bericht der Lübecker Handelskammer über das Jahr 1887. S. 11.

[98]) C. Frahne: a. a. O. S. 77.

[99]) G. Söderberg: a. a. O. S. 114.

von Jahr zu Jahr spärlicher einlaufen[100]), bis sie schließlich 1913 ein kaum nennenswertes Gewicht von 546600 Pfund hatten[101]).

Im Gegensatz zum Import- war der Exporthandel in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts grundlegenden Veränderungen unterworfen, indem das Propregeschäft vollständig vom Speditionsgeschäft verdrängt wurde und an Stelle der englischen, französischen und belgischen Fabrikate in gesteigertem Maße deutsche Industrieerzeugnisse traten[102]). Süddeutsche, mittel- und namentlich westdeutsche Landesteile speditierten über Lübeck, das seinen guten Ruf als Speditionsort den regelmäßigen, häufigen und schnellen Dampferverbindungen nach allen namhaften Plätzen des Nordens zu verdanken hatte[103]). In den Dampfschiffsverkehr zwischen Lübeck und Schweden teilten sich drei schwedische Reedereien[104]); die Halland-Linie, die die Route Westschweden—Lübeck befuhr, die Svea- und Norrlandlinie, die den Dampfschiffahrtsdienst zwischen Ostschweden und Lübeck versahen und die 1905 unter Beibehaltung des Namens „Svea-Linie" zu einem Unternehmen verschmolzen wurden[105]). Außerdem gründete die Lübecker Firma L. Possehl & Co. im Jahre 1902 eine Trampreederei für die Erzfahrten von Schweden, der schließlich fünf Schiffe mit über 9000 Registertonnen gehörten[106]). Getragen wurde das Lübecker Speditionsgeschäft nach Schweden in der Hauptsache von einem hochwertigen Stückgüterverkehr[107]), der wie früher einen hohen Gesamt-Ausfuhrwert und ein niedriges Gesamt-Ausfuhrgewicht zur Folge hatte. Kolonial- und Manufakturwaren spielten hierbei noch immer eine hervorragende Rolle, ihnen schlossen sich Kurzwaren, Maschinen und Maschinenteile, Eisenwaren, Salz, Düngemittel, Gips, Soda und Eisen an. Unter den Kolonialwaren ist an erster Stelle trotz der scharfen Konkurrenz Hamburgs Kaffee zu nennen, dessen Ausfuhr sich in guten Jahren[108]) auf 2—5½ Millionen Pfund belief und sich somit also noch über den Stand der vorigen Periode erhob. Dagegen kam es auch zuweilen vor, daß sein Gewicht unter einer Höhe von 50000 Pfund jährlich blieb[109]).

[100]) Vergl. Lübecker Handelskammerberichte über die Jahre 1887. S. 11, 1888, S. 16 und 1901, S. 14.

[101]) Vergl. Anhang Tabelle 11.

[102]) Siehe R. Keibel: a. a. O. S. 90.

[103]) E. Wallroth: a. a. O. S. 9.

[104]) Die lübeck-schwedische Schiffahrt hatte schon früher in den Händen der Schweden gelegen (vergl. oben S. 30); denn die lübeckische Reederei fing erst um die Jahrhundertwende an, sich kräftig zu entwickeln. (R. Keibel: a. a. O. S. 96.) Doch versäumten die Lübecker nicht, durch Aktienbeteiligung einen maßgebenden Einfluß auf den Geschäftsgang der schwedischen Reedereien zu bekommen. (Nach eingezogener Auskunft.)

[105]) Bericht der Lübecker Handelskammer über das Jahr 1905. S. 21.

[106]) R. Keibel: a. a. O. S. 96.

[107]) Siewert: a. a. O. S. 25.

[108]) 1876—77, 1879, 1882, 1885—86, 1898—1904 und 1906—07.

[109]) Vergl. Anhang Tabelle 12.

Von einer anderen wichtigen Kolonialware, dem Zucker, exportierte Lübeck in den Jahren 1877—1892 2 bis 5 Millionen Pfund nach Schweden. Als die schwedische Zuckerindustrie unter dem ihr gewährten Schutzzoll in den 80er Jahren schnell emporblühte, so daß sie den Bedarf ihres Landes bald allein befriedigen konnte[110]), verschwand diese Ware beinahe ganz aus der lübeck-schwedischen Ausfuhrstatistik[111]). Beim Manufaktur-, Woll- und Baumwollwarenversand stellte sich gleich in den ersten Jahren nach Beendigung des deutsch-französischen Krieges das günstigste Jahresgewicht von ca. 5 Millionen Pfund ein, während er später durch die auf die Milliardenzeit folgende Krise und durch die Hochschutzzollpolitik der Schweden stark eingeschränkt wurde und, abgesehen von den Jahren 1903—1907, die eine leichte Besserung brachten, 2—3 Millionen Pfund betrug. Fast dasselbe gilt von den Kurzwaren, nur daß ihr Gewicht in den schlechten Zeiten zwischen 600000 Pfund und $1^1/_2$ Millionen Pfund schwankte. Der deutsch-schwedische Handelsvertrag von 1906 brachte dieser Warengattung Zollermäßigungen. Dadurch wurde 1907 die größte Ausfuhr von $4^1/_2$ Millionen Pfund erzielt.

Maschinen und Maschinenteile wurden seit 1872 in anschnlicheren Mengen und 1890 in einer Höhe von 13627800 Pfund von Lübeck nach Schweden gebracht. Noch besser stellte sich der Eisenwarenexport, der nach 1898 ein Ausfuhrgewicht von 7—12 Millionen Pfund und 1913 sogar ein solches von fast 16 Millionen Pfund aufzuweisen hatte[112]).

Zu den Waren, die durch den Elbe-Trave-Kanal Bedeutung erlangten oder wiedererlangten, gehörten Gips, Soda, Salz und Düngemittel. Düngemittel waren schon 1873—1884 mit bedeutenden Ladungen in der lübeck-schwedischen Ausfuhr vorgekommen, wohingegen der Salzexport, der vorher sehr umfangreich gewesen war, um die Jahrhundertwende Gefahr lief, zu versiegen. Nach 1900 war die Situation mit einem Schlage eine andere geworden. Durch den Elbe-Trave-Kanal war zwischen Lübeck und der Elbe eine gute und billige Wasserverbindung geschaffen und damit für die mittelelbischen Gebiete Anlaß gegeben, mehr denn je über Lübeck ihre Produkte zu verschicken, so daß der Düngemittel- und Salzexport nach Schweden schnell auf 71483000 Pfund und 33707000 Pfund, und der Gips- und Sodaexport auf 23902800 Pfund und 12723800 Pfund anwuchs[113]). Besondere Aufmerksamkeit erfordert auch Eisen als Ausfuhrgegenstand, der plötzlich in dieser Zeit in erstaunlichen Mengen auftauchte und 1913 einen

---

[110]) C. Frahne: a. a. O. S. 80—81.

[111]) Vergl. Anhang Tabelle 12.

[112]) Diese hohe Ausfuhr nach 1900 war auf die Tarifermäßigung der Lübeck—Büchener Eisenbahngesellschaft für Eisenwaren zurückzuführen. (Siehe S. 64 unserer Ausführungen.)

[113]) Vergl. Anhang Tabelle 12.

Umfang von 46 965 000 Pfund zeigte[114]). Auf ihn hatte zwar der Kanal keinen oder nur einen mittelbaren Einfluß gehabt, indem die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft aus Konkurrenzgründen ihm gegenüber gezwungen wurde, niedrige Ausnahmetarife, u. a. für Roheisen und Eisenwaren, zu gewähren[115]), um den Versand derselben über Lübeck durch sie anzuregen und zu fördern[116]).

Neben diesen wichtigen Waren des Lübecker Exports nach Schweden nahmen noch Chemikalien und Drogen, Felle und Häute, Glas und Glaswaren, Hopfen, Lumpen, Papier, Pappe und Papierwaren, Sämereien und Pflanzen, Steinkohle-Koks, Tabak, Wein und Spirituosen und Wolle einen erwähnenswerten Platz ein; jedoch haben sie eine besondere Aufwärtsentwicklung in diesem Zeitabschnitt nicht zu verzeichnen.

---

[114]) Vergl. Anhang Tabelle 12.
[115]) E. Wallroth: a. a. O. S. 4.
[116]) E. Wallroth: a. a. O. S. 4.

IX.
Zusammenfassung.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß in Lübeck im Gegensatz zu den übrigen deutschen Ostseeplätzen — Wismar, Rostock, Stralsund, Anklam, Greifswald — um 1800 ein blühender Handel war, der sich hauptsächlich auf die Geschäftsbeziehungen nach dem Norden stützte. Lübeck war der Zwischenhändler Dänemarks, Norwegens, Schwedens, Finnlands und des westlichen Rußlands. Diese Stellung verdankte es seiner günstigen geographischen Lage und der unmittelbaren Nähe Hamburgs. Nach den Schreckensjahren der französischen Besetzung war dieser Handel vollständig vernichtet und Lübeck zu einer armen Stadt geworden. In dem Bestreben, die alte Vormachtstellung im nordischen Verkehr zurückzuerobern, mußte die lübeckische Kaufmannschaft bald erfahren, daß es sehr schwer war, einmal verlorene Handelsbeziehungen wieder anzuknüpfen. Hindernd war ihr langes und zähes Festhalten an den altüberlieferten Handelsformen, die Rückständigkeit des Lübecker Zollsystems, das erst in den 1830er und 40er Jahren einer grundlegenden Revision unterzogen wurde, und die Unzulänglichkeit der Verkehrswege. Fast unüberwindliche Schwierigkeiten legte auch Dänemark dem kommerziellen Aufstieg Lübecks in den Weg, indem es bewußt die neuzeitliche Verkehrspolitik der Hanseaten durchkreuzte, auf die von ihm 1839 gewährte Chaussee Lübeck—Hamburg einen hohen Transitzoll legte und die alte Hansestadt bis zum Jahre 1851 vom Eisenbahnnetz abschnürte. Wenn auch Lübeck in der Mitte des 19. Jahrhunderts das anfänglich gesteckte Ziel erreichte, mußte es sich bald wieder der Konkurrenz der Nachbarhäfen beugen und 1868 seine Handelspolitik der Preußens und des Zollvereins unterstellen.

Bis Ende der 30er Jahre dominierte der russisch-finnische Handel. Dann entwickelte sich der Handel mit Schweden mächtig, so daß Lübeck trotz der Konkurrenz der von Dänemark begünstigten Stadt Kiel 1845 sogar Großbritannien überflügelte und das Bezugsland für Schweden wurde. Lübeck brachte nach diesem Agrarlande fast ausschließlich hochwertige

Industrie- und Kolonialwaren, vorwiegend englische, französische, holländische sowie transatlantische Produkte, die größtenteils aus Hamburg bezogen wurden. Die Schweden dagegen schickten nach Lübeck die Naturprodukte ihres Landes, unter denen Eisen und Holz an erster Stelle standen. Nach Eröffnung der Eisenbahnstrecke Lübeck –Hamburg nahm der Lübecker Holzhandel einen solchen Umfang an, daß Lübeck zum Haupteinfuhrhafen nordeuropäischer Hölzer für Mittel- und Westdeutschland wurde.

In Anbetracht der wichtigen gegenseitigen kommerziellen Beziehungen war es erstaunlich, daß zwischen Lübeck und Schweden erst 1852 ein Handelsvertrag zum Abschluß kam, während die Staaten Preußen, Hannover, Hamburg, Bremen, Oldenburg und Mecklenburg schon lange vorher ihre Handelsbeziehungen mit Schweden vertraglich geregelt hatten. Schuld an dieser Verzögerung trug auf beiden Seiten ein übertriebener Prestigestandpunkt, bei dem allerdings Lübeck den Kürzeren zog.

Einer vollkommen veränderten Lage sah sich Lübeck nach der Reichsgründung gegenüber. Das industrielle Aufblühen Deutschlands ließ die seewärtige Verkehrsstellung der Handelsplätze immer mehr zugunsten ihrer Binnenlandbeziehungen zurücktreten. Im letzteren Punkte aber war Lübeck ungünstiger gestellt als seine Konkurrenzhäfen, da ihm ein eigenes deutsches Hinterland sowie eine leistungsfähige Binnenwasserstraße fehlte. Als Hamburg 1895 durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal seine kommerzielle Machtsphäre auch auf die Ostsee ausdehnte, war Lübecks Schicksal als erster deutscher Ostseehandelsplatz für immer besiegelt.

Was den deutsch-schwedischen Handel betrifft, so setzte sich Stettin wegen seines großen Massengüterverkehrs in den 80er Jahren an die Spitze. Lübeck baute deshalb, um seinen Massengüterverkehr zu beheben, mit großen Kosten Ende des 19. Jahrhunderts eine Binnenwasserverbindung mit der Elbe, den Elbe-Trave-Kanal. Durch ihn hoffte man, einen beträchtlichen Teil der deutschen Erzeinfuhr aus Schweden über Lübeck zu leiten. Doch blieben diese Bemühungen ohne Erfolg, denn die nach 1906 in bedeutenden Mengen einkommenden schwedischen Erze waren fast ausschließlich für das dort gegründete „Hochofenwerk Lübeck" bestimmt. Die vom Binnenland benötigten schwedischen Erze gingen über Stettin, Neufahrwasser, Emden und Rotterdam an ihren Bestimmungsort. Das Schwergewicht des Imports aus Schweden blieb der Holzhandel, während die Entwicklung des Eisenhandels eine fallende Tendenz zeigte. Außerdem kamen als neue wichtige Importwaren: Eisenwaren, Steine, Fische, Kronsbeeren, Zündhölzer, Spate und Schlemmkreide hinzu.

Eine grundlegende Veränderung ist in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts beim Exporthandel festzustellen. Das

Propregeschäft wurde gänzlich vom Speditionsgeschäft verdrängt, und die fremdländischen Erzeugnisse wurden durch deutsche Fabrikate ersetzt. Aber auch der Absatz deutscher Industrieprodukte begegnete in Schweden wachsenden Schwierigkeiten, da Schwedens Industrie, begünstigt durch eine Hochschutzzollpolitik, um die Jahrhundertwende gewaltige Fortschritte machte und danach strebte, den heimischen Markt selbst zu versorgen. Einen erfreulichen Einfluß hatte der Elbe-Trave-Kanal insofern auf das Exportgeschäft, als er durch Heranziehung von Massengut aus dem mittelelbischen Gebiet — Siede- und Düngesalze, Soda, Gips usw. — eine sehr schmerzliche Lücke im Exportgeschäft ausfüllte.

So hat Lübeck vor dem Weltkriege trotz der vielen seinen Handel ungünstig beeinflussenden Faktoren im deutschen Ostseeverkehr eine recht beachtenswerte Rolle gespielt, und das nicht zuletzt auf Grund seines äußerst regen Güteraustausches mit Schweden, der auf Jahrhunderte zurückblicken konnte. Trotzdem ist die Bedeutung Lübecks als Zwischenhändler Schwedens in den letzten 50 Jahren vor allem durch die übermächtige Konkurrenz Stettins und Hamburgs bei einem zahlenmäßig ständig wachsenden Warenverkehr relativ gesunken.

Anhang

Tabelle 1 [1])

Jahre	Import n. Schweden in 1000 Rdr. spec. v. Lübeck-Hbg.	Schiffe unter schwed. Flagge v. Lübeck abgegangen	Export v. Schweden in 1000 Rdr. spec. n. Lübeck-Hbg.	Schiffe unter schwed. Flagge in Lübeck angekommen
1800	229	274	827	272
01	304	317	1533	311
02	293	336	1401	334
03	183	358	1099	357
04	258	347	964	349
05	323	462	1035	467
06	350	438	1570	431
07	195	—	2020	—
08	87	—	833	—
09	710	—	2827	3
10	191	—	4249	10
11	200	—	650	—
12	272	—	2176	—
13	595	88	8864	73

Tabelle 2

Lübecks wichtigste Exportwaren nach Schweden in den Jahren 1820-29, (errechnet und zusammengestellt nach den Zollbüchern).

		1820	1821	1823	1826	1827	1829
Apothekerwaren	ca. MB	3600	2720	3400	15952	10000	21810
Baumwolle	„ Pfd.	4675	2110	2165	8890	8000	8100
Baumwollwaren	„ MB	650	2250	4585	13745	13170	20600
Blauholz	„ Pfd.	500	1280	11420	22825	9500	13425
Bleiweiß	„ „	34550	7100	9300	8800	10550	13100
Fenchel	„ „	4700	5250	6500	7500	9150	18300
Garn	„ MB	5800	4550	11500	1475	18700	12025
Glaswaren	„ „	?	1150	1175	7000	8650	11425
Hanf u. Hanfhede	ca. Pfd.	3640	11200	15960	33080	27860	20585
Kaffee	„ „	3115	11950	9365	12940	50300	97650
Leinsaat	„ t	29	12	19	18	51	290
Oker	„ Pfd.	2650	4870	6580	9250	7050 1600 MB	10950

[1]) Zusammengestellt nach den statistischen Angaben bei Söderberg a. a. O. S. 75 und nach H. L. und C. G. Behrens: Topographie und Statistik von Lübeck und dem mit Hamburg gemeinschaftlichem Amte Bergedorf. S. 216—18.

		1820	1821	1823	1826	1827	1829
Pflaumen	„ „	18270	18420	29500	35600	42625	46725
Reis	„ „	32300	16050	24750	18290	21660	20725
Rosinen	„ „	10620	7105	7631	21590	14600	27015
Seide	„ MB	14500	8050	16050	34450	16560	28050
Steingut	„ „	4640	4655	4800	10190	3600	14830
Tabak	„ Pfd.	93500	89005	50000	31000	17740	14650
Terpentin	„ „	400	800	2200	1650	2500	8220
Twist	„ MB	?	?	1770	5700	15000	89525
							4150 Pfd.
Vitriol	„ Pfd.	3000	2650	1950	6000	3450	9500
Wein	„ Oxhoft	113	92	109	345	455	310
Wollwaren	„ MB	4600	6390	7980	13440	11870	29350
Zucker	„ Pfd.	19750	88350	52500	288525	83950	116400

MB = Mark Banko. Pfd. = 1 lüb. Pfund = 483,89 g.

Tabelle 3 [1])

Vergleichende Übersicht über Schwedens Einfuhr.

aus:		1843	1844	1845
Lübeck	Rdr. Banko	2514710	3553000	6877000
Preußen	„ „	266910	627000	301000
Hamburg (dir. Einf.)	„ „	732540	551000	518000
Bremen	„ „	81220	77000	92000
Mecklenburg	„ „	142660	139000	141000
Großbritannien	„ „	2731000	3009000	2411000
Total	Rdr. Banko	6469040	7956000	10640000

aus:		1846	Durchschnitt der 4 Jahre	Angabe in Prozenten
Lübeck	Rdr. Banko	4016000	4240178	50
Preußen	„ „	379000	393477	5
Hamburg (dir. Einf.)	„ „	734000	708885	9
Bremen	„ „	115000	91305	1
Mecklenburg	„ „	155000	144415	2
Großbritannien	„ „	2796000	2736750	33
Total	Rdr. Banko	8195000	8315010	100

[1]) Nach Krüger: a. a. O. Beilage 11.

Tabelle 4 [1])

Übersicht der in Lübeck angekommenen und von Lübeck abgegangenen Schiffe in den Jahren 1800—1813.

Jahre	in Lübeck angekommene Schiffe	von Lübeck abgegangene Schiffe
1800	990	1008
01	1191	1218
02	1145	1274
03	1364	1315
04	1332	1394
05	1572	1549
06	1508	1540
07	389	406
08	51	58
09	86	110
10	78	70
11	—	—
12	—	—
13	118	163

[1]) Nach Behrens Topographie und Statistik von Lübeck und dem mit Hamburg gemeinschaftlichen Amte Bergedorf. S. 216—218.

Tabelle 5 [1])

Übersicht über die in Lübeck angekommenen und von Lübeck abgegangenen schwedischen Schiffe in den Jahren 1813—1840.

Jahre	in Lübeck angekommene schwedische Schiffe	von Lübeck abgegangene schwedische Schiffe
1813	73	88
14	179	175
15	152	153
16	170	166
17	174	173
18	151	154
19	147	146
20	150	148
21	157	154
22	137	137
23	162	164
24	153	156

[1]) Zusammengestellt nach Behrens Topographie und Statistik von Lübeck und dem mit Hamburg gemeinschaftlichen Amte Bergedorf. S. 216 bis 218, und nach den statistischen Aufzeichnungen in den Neuen Lübeckischen Blättern, Jahrg. 1839 und 1842.

Jahre	in Lübeck angekommene schwedische Schiffe	von Lübeck abgegangene schwedische Schiffe
25	150	150
26	194	196
27	230	229
28	187	188
30	204	124
31	145	105
32	136	104
33	170	123
34	156	117
35	155	110
37	122	122
38	155	151
39	174	174
40	192	187

Tabelle 6 [1])

Lübecks Im- und Export von und nach Schweden in den Jahren 1840—1867.

Jahre	Import von Schweden in Rthlr. Schw. Banko	Export nach Schweden in Rthlr. Schw. Banko
1840	839 280	3 888 170
41	?	3 983 330
42	3 514 340	2 766 470
43	?	2 514 710
44	?	3 553 000
45	?	6 877 000
46	?	4 016 000
48	5 690 000	4 480 000
	Kronen	Kronen
1857	5 978 000	14 241 000
58	4 393 000	12 236 000
59	8 353 000	15 660 000
60	4 204 000	18 314 000
61	3 440 000	19 176 000
62	4 310 000	26 301 000
63	4 369 000	21 864 000
64	4 493 000	21 367 000
65	4 604 000	22 607 000
66	4 892 000	21 285 000
67	5 205 000	19 186 000

[1]) Nach G. Söderberg: a. a. O. Tabelle 4, 9 und 10 und nach den statistischen Aufzeichnungen in den Neuen Lübeckischen Blättern, Jahrgang 1842, verbunden mit Beilage 11 aus F. Krügers Werk „Lübecks nordischer Handel unter Berücksichtigung seiner Bedeutsamkeit für die deutsche Fabrikation".

Tabelle 7 [1])

Die wichtigsten Exportwaren Lübecks nach Schweden in den Jahren 1856—1868.

Jahre	Kaffe in 1000 Pfd.	Tabak in 1000 Pfd.	Wolle in 1000 Pfd.	Gewebe in 1000 Pfd.
1856	2541	387	1739	?
57	1637	385	995	?
58	3566	288	659	?
59	3040	434	935	?
60	1332	430	1148	?
61	413	384	1251	?
62	866	377	1084	1515
63	891	356	1402	1236
64	1105	501	859	1099
65	1225	514	701	1163
66	1054	549	785	1273
67	776	518	538	998
68	899	740	599	1046

[1]) Nach G. Söderberg: a. a. O. Tabelle 7.

Tabelle 8 [1])

Die wichtigsten Importwaren Lübecks aus Schweden in den Jahren 1848—1867.

Jahre	Bretter und Planken ca.	Balken, Sparren, Spieren ca.	Stabholz ca.	Eisen (seit 1856 einschl. Roheisen) ca.	Stahl ca.	Kupfer ca.	Kalk ca.	Teer ca.
1848	29 947 Zw.	20 340 Stck.	10 130 Stck. 1 979 Ring	6 991 640 Pfd. 110 Kist.	69 048 Pfd. 56 Kist.	463 716 Pfd.	14 053 t	268 t
49	39 887 2/3 „	22 225 „	1 000 Stck. 183 1/2 Ring	6 652 480 Pfd. 4 099 Stck.	175 896 Pfd. 70 Kist. 17 Stang.	529 480 „ 784 Schb.	18 624 „ 74 1/4 Lst.	600 „
50	55 005 „	5 850 „	5 556 Stck. 69 1/2 Ring	5 468 920 Pfd. 560 Stck. 36 Knp.	275 993 Pfd. 20 Kist. 140 Colli	502 880 Pfd.	11 411 5/12 t 455 1/2 Lst.	702 1/2 „
51	57 740 1/4 „ 80 Stck.	12 427 „	9 940 Stck. 89 Ring	5 689 341 Pfd.	242 242 Pfd.	134 680 „ 1 t	19 666 t	464 „
52	78 175 Zw.	23 562 „	6 745 Stck. 852 Ring	6 650 880 „ 2 720 Stck. 112 Bd.	85 050 „	375 920 Pfd.	16 955 t 113 Lst.	4 161 „
53	57 527 3/4 „ 23 Stck.	29 993 „	2 570 Stck. 64 1/2 Ring	6 724 862 Pfd. 2 029 Stck. 75 Kist.	243 931 „ 51 Kist.	1 381 827 „	7 218 t 1 060 1/2 Lst.	4 220 „
54	80 534 Zw. 22 Stck.	21 035 „	6 180 Stck. 3 185 1/2 Ring 1 Partie	7 021 686 Pfd.	424 760 Pfd.	2 347 240 „ 91 Stck.	9 793 t 814 11/12 Lst.	35 069 „

55	55 240 10	Zw. Stck.	23 357	„	272 3/4	Ring	5 622 123	„	287 363	„	1 753 647	Pfd.	15 542 1/2 270	t Lst.	39 077 1/2	„
56	44 626	Zw.	36 168	„	143	Ring	8 260 653	„	513 399	„	1 196 570	„	1 274	„	5 537	„
57	70 944	„	10 040	„	1 000	Stck.	7 798 220	„	821 205	„	1 962 375	„	1 660	„	1 382 1/2	„
58	47 302	„	31 147	„	27 949	„	5 654 650	„	1 024 415	„	1 805 259	„	1 922	„	1 925	„
59	68 080	„	26 786	„	68 702	„	6 734 335	„	1 335 400	„	2 158 938	„	2 084	„	2 113	„
60	77 491	„	22 261	„	57 853	„	5 785 272	„	1 371 506	„	1 755 742	„	1 741	„	3 275	„
61	60 042	„	26 353	„	58 357	„	5 460 144	„	685 612	„	1 529 470	„	1 679	„	2 504	„
62	80 323	„	30 995	„	25 129	„	5 957 840	„	290 180	„	1 382 281	„	1 429	„	12 564	„
63	99 749	„	29 944	„	31 293	„	6 862 126	„	331 835	„	1 700 349	„	1 470	„	8 157	„
64	102 153	„	34 722	„	28 865	„	6 770 659	„	604 080	„	2 119 525	„	1 595	„	2 136	„
65	129 004	„	62 606	„	53 904	„	6 420 439	„	419 079	„	1 965 170	„	1 552	„	2 265	„
66	151 898	„	43 568	„	15 492	„	6 165 171	„	168 091	„	1 584 404	„	1 647	„	3 258	„
67	200 305	„	72 169	„	24 507	„	6 179 088	„	413 028	„	1 971 918	„	1 429	„	1 917	„

[1]) Errechnet und zusammengestellt nach Brockmanns Einfuhrlisten und den „Tabellarischen Übersichten über den Lübeckischen Handel“ in den Jahren 1856—67.

Schb. = Scheiben. Lst. = Last.

Tabelle 9 [1])

Der seewärtige Güterverkehr der wichtigsten deutschen Seehäfen mit den Ostseeländern in den Jahren 1889, 1899, 1909.

Jahr 1889	Dänemark t	Schweden t	Balt. Russl. u. Finnl. t	Deutsche Ostseehf. t	zusammen t	%
Königsberg:						
Einfuhr	—	—	—	—		
Ausfuhr	—	—	—	—	370000	12,5
Danzig:						
Einfuhr	—	—	—	—		
Ausfuhr	—	—	—	—	460000	15,5
Stettin:						
Einfuhr	25400	167100	190200	120000		
Ausfuhr	44600	73000	40500	90000	750800	25,3
Lübeck:						
Einfuhr	12200	131900	201600	40000		
Ausfuhr	20800	31300	68800	23000	589600	19,8
Kiel:						
Einfuhr	—	—	—	—		
Ausfuhr	—	—	—	—	225000	7,6
Hamburg:						
Einfuhr	7300	62000	39600	30000		
Ausfuhr	28000	59000	39800	42000	307700	10,4
Bremen:						
Einfuhr	200	31000	120000	25000		
Ausfuhr	6200	28300	15000	40000	265700	8,9
				Total	2938800	100

Jahr 1899						
Königsberg:						
Einfuhr	13400	36400	—	140200		
Ausfuhr	23900	38800	30400	176900	460000	9,7
Danzig:						
Einfuhr	—	—	—	—		
Ausfuhr	—	—	—	—	566000	12,0
Stettin:						
Einfuhr	32900	486300	112100	150000		
Ausfuhr	68200	129100	125100	170000	1273700	26,9

[1]) Nach E. Wallroth: Die wirtschaftliche Lage Lübecks mit besonderer Berücksichtigung von Lübecks Wettbewerbsstellung im Ostseeverkehr. Tabelle 3.

Jahr 1899	Dänemark t	Schweden t	Balt. Russl. u. Finnl. t	Deutsche Ostseehf. t	zusammen t	%
Lübeck:						
Einfuhr	13800	176000	136800	60400		
Ausfuhr	29800	91900	117700	65500	691900	14,6
Kiel:						
Einfuhr	16300	48500	23600	100200		
Ausfuhr	7200	4200	—	40800	240800	5,1
Hamburg:						
Einfuhr	43300	171700	48200	55700		
Ausfuhr	169000	172800	138900	237100	1036700	21,9
Bremen:						
Einfuhr	100	76200	160000	50000		
Ausfuhr	16500	34600	64000	60000	461400	9,8
				Total	4730500	100

Jahr 1909						
Königsberg:						
Einfuhr	22700	35700	500	211100		
Ausfuhr	49100	56600	33300	281000	690000	9,7
Danzig:						
Einfuhr	—	—	—	—		
Ausfuhr	—	—	—	—	726000	10,2
Stettin:						
Einfuhr	51000	593100	173300	210200		
Ausfuhr	82700	92400	111100	247600	1561400	21,9
Lübeck:						
Einfuhr	21100	269400	254300	125700		
Ausfuhr	35100	97100	130200	77700	1010600	14,1
Kiel:						
Einfuhr	11500	55400	35100	94800		
Ausfuhr	4000	2500	300	59100	262700	3,7
Hamburg:						
Einfuhr	43100	285000	269700	138000		
Ausfuhr	296500	285100	316900	427000	2061300	28,9
Bremen:						
Einfuhr	2700	68600	360000	100000		
Ausfuhr	48700	39200	90000	110000	819200	11,5
				Total	7131200	100

Tabelle 10 [1]

Total- Ein- und Ausfuhr Lübecks, Hamburgs und Stettins von und nach Schweden in den Jahren 1869—1913.

Lübeck

Jahre	Einfuhr		Ausfuhr		zusammen	
	Brutto Pfd.	Wert Cour. Mark	Brutto Pfd.	Wert Cour. Mark	Brutto Pfd.	Wert Cour. Mark
1869	145516714	4197652	15618442	6792801	161135156	10990453
70	89606761	4323520	13629600	7058103	103236361	11381623
71	172585949	5579199	36166100	22200143	208752049	27779342
72	173167334	6673354	36216900	24684130	209384234	31357484
73	197657526	6996044	45351576	30214635	243009102	37210679
74	184350597	5646644	42175600	27246760	226526197	32893404
		Mark		Mark		Mark
75	149604623	6349035	34785890	19203509	184390513	25552544
76	210111700	8412805	40625800	29824725	250737500	38237530
77	161336000	5460989	48895800	32843623	210231800	38304612
78	167181000	8035863	41435300	27424470	208616300	30460333
79	282444900	11551096	38474676	25665806	320919576	37216902
80	173434034	11100085	68691404	32008816	242125438	43108901
81	198475826	11995525	50031768	29978082	248507594	41973607
82	202299382	12833271	48143288	35336033	250442870	48169309
83	146050398	11328243	47176496	37865797	193226894	49194040
84	158514748	10075022	51361574	33838374	209876322	43913396
85	141039690	9217913	48146152	33230505	189185842	42448418
86	163126400	11528693	43461800	24592262	206588200	36120955
87	153884800	11963730	39445400	23929728	193330200	35893458
88	275420200	15270761	40538000	29812191	315958200	45082952
89	263855000	15100617	62652200	38428095	326507200	53528712
90	264463600	13990839	82642200	42301460	327105800	56292299
91	261347000	15297938	51673200	31949683	313020200	47247621
92	295053800	19374833	78334800	39109534	373388600	58484367
93	273474200	23355512	64189600	32591278	337661800	55946790
94	264838300	18932487	62506800	31216112	327344800	50148599
95	245511200	16967311	79880400	33102401	325391600	50069712
96	279135200	17896104	73206000	30465634	352341200	48361738

[1]) Zusammengestellt nach den „Tabellarischen Übersichten des Lübeckischen Handels" in den Jahren 1869 bis 1913, den „Tabellarischen Übersichten des Hamburger Handels" in den Jahren 1869 bis 1913 und dem Bericht der Vorsteher der Kaufmannschaft zu Stettin über das Jahr 1913. Die Stettiner Statistik enthält keine Wertangaben.

Lübeck

Jahre	Einfuhr Brutto Pfd.	Einfuhr Wert Cour. Mark	Ausfuhr Brutto Pfd.	Ausfuhr Wert Cour. Mark	zusammen Brutto Pfd.	zusammen Wert Cour. Mark
97	281244200	18825112	68217200	28677082	349461400	47502194
98	256175000	18747625	116338400	41016675	372513400	59764300
99	352037400	32920692	183708800	50464903	535746200	83385595
1900	374674000	26146777	165858000	44066439	540532000	70213216
01	330830000	27020933	134292000	34069595	465122000	61090528
02	325688000	25465034	171158000	39864687	496846000	65329721
03	341620000	25230542	174388000	45711314	516008000	70941856
04	323466000	21895559	185484000	48027174	508950000	69922733
05	402396000	23622626	155488000	45174012	557884000	68796638
06	466594000	25800844	210916000	48866333	677510000	74667177
07	576492000	26124961	243208000	61334169	819700000	87459130
08	524736000	23287153	172456000	48678917	697192000	71966070
09	538816000	23515606	194190000	46367109	733050000	69882715
10	705954000	26734113	184048000	51668338	890002000	78402451
11	706700000	29170619	231796000	57939446	938496000	87110065
12	718070000	32430000	251600000	59000000	969670000	91430000
13	852442000	39460000	300452000	67390000	1152894000	76850000

Hamburg

Jahre	Einfuhr Netto Pfd.	Einfuhr Wert Cour. Taler	Ausfuhr Brutto Pfd.	Ausfuhr Wert Cour. Taler	zusammen Pfund	zusammen Wert Cour. Taler
1869	16867600	786745	?	?	?	?
70	17001900	383500	?	?	?	?
71	12157400	565435	?	?	?	?
72	24693200	1363285	24411900	?	49105100	?
		Mark		Mark		Mark
73	28460400	6166650	26674400	?	55134800	?
74	24532400	3171190	24072400	?	48604800	?
75	22453800	3280810	27755000	?	50208800	?
76	20435000	3594970	29115100	?	49550100	?
77	25207500	4398080	34650700	?	59858200	?
78	24555800	3093860	29829300	?	54385100	?
79	35225400	2966440	31707200	?	66932600	?
80	40293400	3643920	48367200	?	88660600	?
81	51555200	6617620	68853600	?	120408800	?
82	51387000	5540200	52448200	?	103835200	?
83	49917200	4580240	76884400	?	126801600	?

Hamburg

Jahre	Einfuhr Netto Pfd.	Einfuhr Wert Cour. Mark	Ausfuhr Brutto Pfd.	Ausfuhr Wert Cour. Mark	zusammen Brutto Pfd.	zusammen Wert Cour. Mark
84	63065000	4932020	77891200	?	140956200	?
85	85449600	5080980	99248000	?	184697600	?
86	93105800	6099370	88846400	?	181952200	?
87	118027400	6322180	89346000	?	207373400	?
88	125929800	7286320	108497400	?	234427200	?
			Netto Pfd.		Netto Pfd.	
89	123929400	8242890	118394400	23430310	242323800	31673200
90	154058800	8799720	137843600	29121740	291902400	37921460
91	159575600	10502340	147799000	32260200	307374600	42762540
92	182330200	12252170	159545000	31292390	341875200	43544560
93	186157000	15480450	190762400	37354400	376919400	52834850
94	195123800	13594590	193566600	35754090	388690400	49348680
95	249236600	18585300	185327200	38358400	434563800	56943700
96	211367400	17496340	186881400	39606360	398248800	57102700
97	226456800	15224810	267673800	56698940	494130600	71923750
98	291032400	17566090	318521400	53587230	609544800	71153320
99	343481400	20772500	345641800	55489870	689123200	76262370
1900	407875200	27714460	365572000	62582660	773447200	90297120
01	337456200	29695680	439447600	69943630	776903800	99639310
02	352566800	32619080	553600400	78088160	906167200	110707240
03	431435600	37044180	486504000	78353000	917939600	115397180
04	423917200	37705150	511852600	82837430	935769800	120542580
05	558471600	51803250	529450600	94234690	1087922200	146037940
06	593844000	57799300	601544200	111265800	1195388200	169065100
07	614864200	57951200	576092800	110900310	1190957000	168851510
08	636870000	55156530	635018400	107903230	1271888400	163059760
09	569967800	54935040	570105200	112909110	1140173000	167864150
10	842748800	72322340	535962800	100601720	1378711600	172924060
11	867310800	77831300	548796800	104646160	1416117600	182477460
12	980309200	86858430	670692200	114566520	1651001400	201424950
13	1020242400	88478600	627511400	124772170	1647753800	213250770

Stettin

Jahre	Einfuhr Pfund	Ausfuhr Pfund	zusammen Pfund
1872	17548000	?	?
75	35896000	50622000	84518000
80	38144000	68062000	106206000

Stettin

Jahre	**Einfuhr** Pfund	**Ausfuhr** Pfund	zusammen Pfund
85	58546000	131332000	189878000
86	99800000	129000000	228800000
90	473042000	140386000	613428000
91	395576000	129064000	524640000
92	501980000	120094000	622074000
93	565656000	145752000	711408000
94	700548000	166394000	866942000
95	728908000	114708000	843616000
96	758954000	111072000	870026000
97	827942000	122748000	950690000
98	1007036000	194212000	1191248000
99	972612000	258268000	1230880000
1900	963488000	192658000	1156146000
01	952508000	244326000	1196834000
02	924020000	281806000	1205826000
03	1110188000	265650000	1375838000
04	1151902000	281462000	1433364000
05	1262992000	177418000	1440410000
06	1287914000	206536000	1494450000
07	1415116000	175360000	1590476000
08	1382652000	195804000	1578456000
09	1186176000	184884000	1371060000
10	1363288000	258748000	1622036000
11	1498312000	162714000	1661026000
12	2130148000	267976000	2398124000
13	2881946000	268426000	3150372000

Tabelle 11 [1])

Die wichtigsten Importwaren Lübecks aus Schweden in den Jahren 1868—1913.

Jahre	Bretter u. Planken	Balken, Sparren, Spieren	Holzwaren einschl. Holzdraht u. Fourniere	Eisen (Stg.Bd.Pl. Bl.Roheis. Brucheisen usw.)	Eisenwaren einschl. Eisendraht u. Nägel	Erze (ab1907einschl. Schlacken u. Schwefelkies)	Fische fr. ges. getr. ger.	Kronsbeeren	Steine	Schlemmkreide	Spate	Zündhölzer
	Zwölfter	Stück	Pfund	Pfund	Pfund	Pfund	Pfund	Pfund	Pfund	Pfund	Pfund	Pfund
1868	166646	92156		4077511					5369 Stck. 95 Faden			575328
69	185603	74284		4469770					2670 Stck. 38 Faden			1460626
70	92613	35532		5532079					1040 Stck. 28 Faden			1919698
71	212065	96106		8421790					2519 Stck. 40 Faden			2735441
72	206679	112198		8068263					2174732 Pfd. 82 Faden			3233882
73	225940	161887		6671729					1283111 Pfd.			3103838
74	226334	139924		4175764					419270 Pfd. 33 Faden			1583528
75	165333	103657		6923027					604314 Pfd. 48 Faden			3197334
76	278758	121186		5669800			2497900		1302600 Pfd. 21 Faden			3297000
77	192991	115147		6596100			1500300		163600 Pfd. 14 Raumm.			2275900
78	201856	88487		5697400	1246800		1196900		1027600 Pfd.			5102600
79	266507	322035		13140800	1765200		1058900		1541000 Pfd. 3960 Stck. 121 Raumm.			5383600
80	190257	98164	477980	8780468	2472934		1021950		956458 Pfd.			8879468
81	243460 cbm	94296 cbm	843372	9243424	2810982		2364808		812562 Pfd.			8694158
82	126428	28719	567462	10396120	2553888		1039514		877316 Pfd. 24000 Stck.			8980304

83	83081	7690	210400	13950672	4319726		3382494		5455596 Pfd.			9554136
84	82911	1256	321782	11516910	4914982		523100		2777724 Pfd.			8947608
85	77684	7635	209892	11832340	2501244		2178996		3225364 Pfd.			11094294
									38 cbm			
86	82927	3370	192600	9561600	1883600		6334400		4279400 Pfd.			13463400
									51 cbm			
87	108364	7781	421600	12486000	2207000		9812000	507800	1724800 Pfd.			11383600
88	163976	17884	300200	11875000	8491600		11288400	1172400	4661200	1745000		11110000
89	150030	11399	1949600	17121000	5038600		13381400	679400	13930800	1038400		8881800
90	116151	2909	3651200	22239600	6586600		22426800	1517200	17635800	1464400		11054000
91	139467	9590	4109400	10335200	4066800		18723800	782600	24384200	1110400		8904200
92	160242	9791	4660400	10597200	4921600		30429400	1902600	14485400	1327000		11664600
93	125175	8828	2132200	11338200	3767400		21347200	2323600	24144000	1923200		4445000
94	116465	6293	6276800	9088000	3943800		37738200	1736800	14343000	1540600		6348600
95	118377	7726	6371400	8618200	4955200		31538200	3162800	11174000	1484400		8420800
96	143341	10179	5688400	8219400	5847600	3569800	32195400	2171200	15135400	2236600		2511400
	Pfd.	Pfd.										
97	176159000	12517200	11764600	11880200	7268400	7334000	9643800	3246800	13458000	2091800		5662400
98	144418200	10157000	18837200	9588000	7709200	62000	25102800	3553800	20495000	2055200		3949600
99	202046000	17369800	22748000	10325400	7598200	955600	16735200	3333200	45273000	2274200		2913800
1900	220531400	17546400	16212000	10865200	7310000	18366000	1022200	6386800	54574200	2095800		3461400
01	204325400	7984600	14917800	10704600	6876000	29757000	9249400	2948200	22107000	2530600		3011600
02	218815800	21358800	14615000	10291800	5389000	5985200	692600	5195000	21178000	3509200	1831200	2685400
03	219346400	14504400	17211000	11191000	5870800	5623200	7504600	10858800	28223400	3271400	3164000	1574800
04	190072800	7306600	24022800	10289000	5118400	12205400	8240200	6137000	38341000	3786200	1986800	1500400
05	276769600	12832200	14901400	11216800	4259200	11200	10148600	5607400	43449400	3976600	4294800	1153200
06	315726000	13906600	14782800	10773000	5390800	11600	13716800	5436800	58352200	4102600	3080000	1239400
07	288287600	20002000	15205400	17928800	2559800	118295600	14648200	4620600	60548200	6257200	7008600	1255200
08	178120800	16936000	12802800	12921400	4856400	125432000	18987000	11618200	47932600	6215600	5330000	929600
09	200736800	13356000	14123400	10473800	4882200	109706000	24077800	11468600	47384400	5891000	5727000	1535000
10	223640600	18697800	14283400	13601200	5900600	168539200	27407000	5626200	30525000	6703800	6746200	583800
11	249146000	17118200	18276000	14288000	26536600	193909400	26256800	2944200	31501000	5746400	5260200	1040200
12	243759600	17550400	17161200	12634600	4776600	182245600	25499800	4970200	30178600	6843600	8481600	1615200
13	180620600	18723400	15732600	11796200	5906800	313693800	18753000	3821000	27114000	6863400	8602200	546600

[1]) Zusammengestellt und errechnet nach den „Tabellarischen Übersichten des Lübeckischen Handels“ in den Jahren 1868—1913.

Tabelle 12 [1]

Die wichtigsten Exportwaren Lübecks nach Schweden in den Jahren 1869—1913.

Jahre	Kaffee Pfund	Zucker Pfund	Manufaktur-, Woll- und Baumwollwaren Pfund	Kurzwaren (einschl. Garne u. Twist) Pfund	Eisen (Stg. Bd. Pl. Bl. Roheisen u. Brucheisen) Pfund	Eisenwaren (einschl. Eisendraht) Pfund	Maschinen u. Maschinenteile Pfund	Düngemittel Pfund	Gips Pfund	Salz Pfund	Soda Pfund
1869	629 700	252 400	1 082 000	864 700		337 200	545 700			4 716 000	
70	743 700	345 400	912 600	969 700		125 000	468 300			10 821 600	
71	776 200	2 367 100	2 850 500	2 609 100		1 752 400	946 800			16 003 500	
72	1 098 300	271 000	3 745 200	2 903 600		893 500	2 319 300	61 300		14 986 000	
73	837 000	1 045 800	5 005 500	3 443 400		366 500	2 732 700	1 526 400		17 787 000	
74	1 574 400	393 100	5 220 400	3 379 500		1 253 400	3 837 500	4 232 400		24 464 800	
75	170 200	137 100	3 200 300	2 487 100		1 058 300	2 175 300	1 857 400		23 172 400	
76	2 176 200	196 300	2 869 200	2 414 100		1 198 100	2 448 300	3 555 600		30 545 000	
77	2 000 300	2 512 900	3 762 400	3 316 000		1 396 900	3 105 300	3 523 100		9 397 700	
78	1 567 000	2 384 600	2 582 500	1 555 200		1 126 700	1 607 900	1 294 800		4 561 600	
79	2 018 700	3 058 400	2 296 700	1 506 600		898 900	997 900	1 465 400		17 984 500	
80	1 774 758	2 133 038	1 432 310	765 542		1 252 764 und Stahlwaren	662 990	26 681 420		519 220	
81	1 649 234	3 148 112	1 705 136	1 325 962		2 010 030	1 465 582	3 256 302		15 688 464	
82	3 331 934	1 816 932	1 617 176	1 449 780		1 693 732	1 697 002	684 546		14 426 414	
83	1 098 768	1 957 602	3 618 252	1 619 278		2 137 358 Eisenwaren (einschl. Eisendraht)	—	2 047 382		17 735 414	
84	1 269 444	4 992 196	1 699 860	1 359 608		2 755 624	1 793 536	1 033 632		17 674 216	
85	2 228 608	2 454 668	1 731 446	1 771 498		1 851 242	2 510 506	378 876		16 910 582	
86	2 130 000	2 480 200	2 814 600	1 092 200		1 766 400	1 548 200	942 000		16 196 200	
87	935 200	2 383 200	2 570 200	779 600		1 687 000	1 943 600	369 200	752 000	5 764 000	

88	883 000	1 856 800	2 608 400	749 400		5 451 200	2 719 600	3 000	1 558 200	3 852 800	
89	310 800	1 936 200	2 972 200	1 000 400		2 567 400	3 487 400	226 400	1 210 800	3 446 000	
90	535 000	2 418 000	2 743 800	1 125 000		4 259 400	13 627 800	56 800	1 823 200	3 153 000	
91	425 400	435 000	2 574 800	609 600		2 569 200	4 627 800	177 800	1 115 000	4 946 400	
92	561 800	191 400	2 255 000	734 400		3 333 200	4 436 800	51 000	962 600	5 067 200	
93	539 800	194 800	2 272 600	829 600		4 493 200	2 416 600	3 000	796 400	6 153 800	
94	350 000	53 200	2 724 000	848 800		4 807 200	5 531 800	25 800	878 800	6 642 600	
95	917 800	36 800	2 755 800	2 957 400		6 013 800	5 506 600	20 600	1 664 800	6 600	
					und Stahl						
96	49 400	33 400	2 454 400	1 119 000	1 190 400	6 003 800	4 903 400	63 800	2 086 800	285 800	
97	27 000	64 400	2 263 000	846 600	1 921 000	6 388 200	5 182 200	221 200	1 958 200	2 852 000	
					ohne Stahl						
98	3 123 200	36 200	2 930 600	2 438 400	5 639 000	7 891 800	7 283 200	800	2 276 000	4 040 000	
99	3 420 800	51 400	3 092 600	2 567 000	5 038 000	7 404 400	8 082 800	2 600	3 229 000	4 426 000	
1900	2 782 800	91 000	2 752 200	2 372 600	6 121 400	10 090 200	6 768 400	16 800 000	4 235 600	5 615 000	38 600
01	2 498 200	37 600	2 303 800	2 709 000	5 875 200	4 662 800	4 579 600	7 275 000	2 127 800	10 048 600	4 468 400
02	2 474 200	29 000	2 512 600	2 868 800	16 480 400	9 368 400	4 559 600	20 597 000	2 475 200	10 054 400	4 559 000
03	4 218 600	46 600	3 715 200	2 548 200	20 787 200	9 882 000	5 312 000	20 698 600	2 269 400	20 427 600	8 004 400
04	3 919 600	553 200	4 852 400	1 765 400	21 260 600	7 825 400	5 614 200	19 187 600	1 400 000	24 453 000	7 438 400
05	963 400	233 000	3 918 400	1 514 400	16 254 400	7 875 200	4 726 400	22 861 000	574 400	18 204 000	5 282 800
06	2 214 200	44 400	3 379 200	2 698 800	7 333 200	8 571 600	4 593 800	45 572 000	4 364 200	26 260 800	5 367 000
07	5 465 600	56 800	3 912 400	4 319 800	8 958 000	10 629 000	5 161 800	57 629 600	10 896 000	27 458 000	4 100 400
08	925 200	254 800	3 005 800	2 200 400	21 917 200	10 750 000	5 342 600	43 212 000	4 730 400	17 503 000	4 213 000
09	2 568 600	47 400	3 154 200	2 231 400	26 325 400	8 185 600	4 174 400	53 694 800	6 912 000	33 707 000	4 390 400
10	940 600	46 400	3 575 000	3 297 400	32 237 000	9 701 800	4 096 600	39 732 000	6 636 800	20 191 000	8 782 400
	u. Surrogate										
11	80 300	49 800	3 110 400	3 454 800	42 434 000	12 896 000	4 320 200	60 933 400	8 313 200	26 568 400	5 832 400
12	850 200	800	2 542 800	3 664 200	45 900 200	9 484 200	7 015 400	71 483 000	19 990 000	17 901 400	9 852 600
13	641 200	3 000	2 965 600	2 773 600	46 965 000	15 987 600	4 466 400	53 247 000	23 902 800	33 697 800	12 723 800

[1]) Zusammengestellt und errechnet nach den „Tabellarischen Übersichten des Lübeckischen Handels“ in den Jahren 1869—1913.

Lebenslauf

Ich, Wilhelm Heinrich Joachim Wigger, wurde am 12. 10. 1903 in Lübeck als Sohn des Kaufmannes Johannes Wigger und der Ehefrau Elise, geb. Berlies, geboren. Ich gehöre der evang.-luth. Kirche an und besitze die lübeckische Staatsangehörigkeit. Nach vollendetem 6. Lebensjahre kam ich auf die v. Großheimsche Realschule in Lübeck. Von Ostern 1919 ab besuchte ich die Oberrealschule zum Dom, Lübeck, und bestand Ostern 1922 die Reifeprüfung. Im Sommer-Semester 1922 nahm ich meine Studien in Marburg auf und hörte rechts- und staatswissenschaftliche Vorlesungen. Ich besuchte hauptsächlich die Seminare der Herren Prof. Dr. Köppe und Geh. Rat Prof. Dr. Troeltsch. Am 22. 1. 1926 bestand ich die Prüfung zum Diplomvolkswirt. Im Winter-Semester 1926/27 studierte ich in Kiel, um im Sommer-Semester 1927 erneut Marburg für ein Semester aufzusuchen. Das Rigorosum bestand ich am 17. 1. 1930. Während der Ausarbeitung meiner Dissertation, die meine Anwesenheit in Lübeck erforderte, beschäftigte ich mich gleichzeitig praktisch auf dem Gebiete des Kartellwesens. Seitdem bin ich als beratender Volkswirt bei der Hochofenwerk Lübeck A.-G., Zweigniederlassung Hütte Kraft, Stolzenhagen/Kratzwieck bei Stettin, tätig.

Bei meinem Studium auf dem Gebiete der Nationalökonomie erhielt ich schätzenswerte Anregungen von Herrn Prof. Dr. Köppe, Marburg, dem ich an dieser Stelle meinen wärmsten Dank ausspreche.